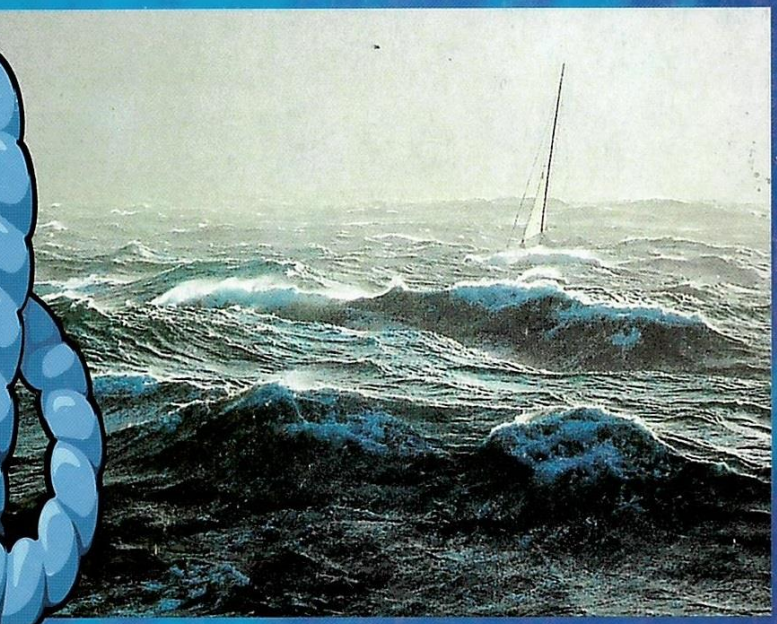
ALAIN GERBAULT

SINGUR, TRAVERSÂND ATLANTICUL



COLECȚIA SOLITAR

EDITURA YCR

LUI PIERRE ALBARRAN, prietenul meu;
MARINARULUI FRANCEZ, fratele meu.
Singur, traversând Atlanticul
Alain Gerbault: Seul a travers l'Atlantique
Editions Bernard Grasset
Paris 1924

CUVÂNT ÎNAINTE

Yacht Clubul Român se angajează, prin acest prim volum tipărit, într-un circuit editorial căruia soarta îi va decide durata și eventual succesul. Ne vom numi, literal, Editura Y.C.R. Unică, după știinţa noastră, în felul ei, Editura Y.C.R. Încearcă să răspundă unei necesităţi satisfăcută până în prezent sporadic și neselectiv de către alte instituţii de profil; aceea a promovării — exclusive — a spiritualităţii marine și marinărești.

Conștienţi de imprevizibilele dificultăţi ce aţin calea unei asemenea între prinderi, edificaţi pe deplin asupra atâtor tentative similare eșuate, ne hazardăm plecând la drum cu speranţe pe măsura ambiţiilor ce ne propulsează. Deși nu suntem un popor de navigatori cu interese dominatoare de overseas, convingerea care ne fertilizează gestul vizează aşadar satisfacerea — acolo unde fermentul a acţionat deja — sau măcar sugestia unui mod de a ne apropia o realitate naţională istorică și geografică totodată. **Anume aceea că avem o mare**.

Ce facem cu ea?

Contăm, în demersul nostru, pe o vârstă a aspiraţiilor celor tineri și deopotrivă pe una a nostalgiilor celor maturi care, din raţiuni obscure și nu mai puţin păgubitoare, au fost văduviţi, câteva decenii, de dreptul de a colinda lumea, ambele vârste fiind în măsură să contribuie la (re) edificarea unui sentiment românesc al mării; pe care îl vom promova cu fiecare carte editată și pe baza căruia vom putea clădi o structură via bilă, exprimată în renașterea puterii noastre maritime dar mai ales în realizarea acelui for spiritual capabil să ne motiveze vecinătatea continentului albastru. Cu toate consecinţele benefice posibile.

Pe alt plan decât cel al vârstelor ţintă, Editura Y.C.R. Își propune să acopere întregul spectru al preocupărilor cu specific marin. Beletristica cu acest profil, principial adresabilă tinerilor, cu re-editări pe care trecerea vremii le justifică și cu autori-titluri în premieră românească, deschide o serie de colecţii enunţate deja în revista Yacht Magazin; de la cele producătoare de confort (clasici ai mării, divertisment, spectaculos etc.), până la manuale de instrucţie marinărească, încorporând programatic și titluri de referinţă enciclopedică. Dincolo de invitaţia la lectură, stă în intenţia noastră crearea unui climat emulativ de aventură nautică.

Instrucţiunile, sugestiile vor fi ale noastre, curajul și oportunităţile unei aventuri reale — ale celor ce ne vor citi.

Tributari ai unei îndelungate absenţe de receptare fără paraziţi a tumultului oceanic planetar, va trebui să grăbim pasul, începând prin a renunţa la poncife romantice cu tentă marină. Ne aflăm încă sub dominaţia spirituală a unor personalităţi autohtone desuete în materie care, deși și-au trăit traiul, se hrănesc postmortem cu mălaiul unor inocenţi cronicari contemporani, copii ai plajei estivale, dispuși să ne păstreze din perspectivă istorică-literară în epoca astrolabului medieval. Vom edita, firește, **sine ira et studio** lucrări ale acelor înaintași ai noștri care s-au lăsat fecundaţi de ideea sublimă a devenirii marinărești a României. Dar nu ne vom opri la ele Interese actuale copleșitoare cutreieră lumea mar mă și

maritimă. Nu le vom putea face faţă decât integrându-ne într-un spaţiu care și-a găsit deja — sau nu și-a pierdut niciodată — respiraţia, pulsul, cinismul. Competiţia presupune dintru început cunoaşterea regulilor acesteia și, deopotrivă, cunoaşterea competitorilor. Pe cât ne va fi în măsură, vom încerca să demonstrăm că, dincolo de desuete efuziuni romantice, marea rămâne un reper fundamental, material și spiritual, în viaţa planetei.

De ce în premieră (a noastră) editorială Alain Gerbault? Câtă vreme, succedat de velişti notorii, a scăzut progresiv în cotă valorică și mediatizare? Fideli crezului lor, iniţiatorii Editurii Y.C.R. L-au ales cap de serie din raţiuni care unesc organic literatura cu aventura Gerbault și-a guvernat singur barca în traversarea Esl-Vest a Atlanticului, gestionându-și în același timp și cu multiple foloase un impresionant număr de lecturi cu tematică marină. A fost un mod fermecător și reconfortant de auto-împlinire spirituală în care martorul trăiește pe deplin în fiinţa întreprinzătorului. Câţi uriași dobânditori de pământuri până la ei necunoscute nu ne-au lăsat nimic din moștenirea efortului și a cutezanţei lor, naufragiind într-un anonimat perpetuu pentru că pur și simplu le lipsea cronicarul de la locul faptei? Lăsându-i să treacă înainte pe cei care, urmând aceeași rută, îşi marcau, prin scris, evoluţia de exploratori?

Istoria se hrănește cu martori. Varianta Magellan — Pigafetta e o variantă.

Varianta Alain Gerbault se dovedește prielnică nouă, în măsura în care ne poate susţine cauza: anume că o carte (editată de Y.C.R.) citită la drum de apă reprezintă o dublă aventură — de propensiune și de acostare într-un posibil, lot mai posibil, real.

Constantin Novac

CAPITOLUL I

În loc de prefaţă

Mă aflu într-o casă prietenoasă aproape de New York, într-o seară calmă, atât de calmă încât mă întreb dacă aventura mea extraordinară din lunile trecute s-a întâmplat cu adevărat.

Prin fereastră, zăresc peninsula Long Island și catargul micului meu *Firecrest,* aflat la câteva sute de metri, în dreptul digului de la Fort Totten.

Nu este un vis. Am traversat singur Atlanticul și acum sunt în Statele Unite. E mai puţin de o lună de când, înfruntând furtunile, în mijlocul valurilor uriașe, mă luptam clipă de clipă pentru a-mi apăra viaţa de stihia apelor.

Am în mână jurnalul de bord pe care l-am ţinut cu fidelitate, chiar și în cele mai grele clipe. Întorc paginile, pe care apa mării nu le-a spălat cu totul, și ochii îmi cad pe acest pasaj al călătoriei mele:

«La bordul lui *Firecrest,* 14 august, pe mare, la 34 de grade și 45 de minute latitudine nordică și 56 de grade și 10 minute longitudine vestică; vânt puternic din vest. Vasul a fost scuturat cu putere întreaga noapte și valuri uriașe s-au spart de el neîncetat. La patru dimineaţa, scota focului s-a rupt și am fost nevoit să o matisesc. Puntea este complet inundată. Deși toate ieșirile erau închise, înăuntru totul este ud. A fost o întreagă aventură să-mi pregătesc masa și mi-au trebuit două ore de eforturi acrobatice până să reușesc să-mi fac o cană cu ceai și să frig câteva bucăţi de slănină, și asta nu fără să mă izbesc cu capul de pereţi de mai multe ori.»

«La ora nouă, vela trincă s-a rupt. Vasul se clăti nă atât de tare în clipa aceea, iar vântul era atât de puternic, încât nici n-am mai încercat s-o repar. Toate paharele și toate cănile mele deveniseră cioburi.»

«La prânz, un val monstruos lovește puntea și smulge capacul magaziei de vele. Valurile cresc din ce în ce mai mult, marea este acum uriașă și vântul suflă cu furie. Suflă cu atâta putere încât pânzele mele nu mai rezistă. Apare o gaură în trincă și vela mare se rupe de-a lungul cusăturii mediane, creând o crăpătură de trei metri. Trebuie să cobor velele pentru a le salva. E foarte greu, pe un asemenea vânt, pe o așa mare, să fac asta fără să risc căderea peste bord!»

«Pe puntea udă și alunecoasă, reușesc cu greutate să mă ţin pe picioare și am nevoie de o oră bună pentru a-mi îndeplini primejdioasa misiune.

Vreau să ridic vela de furtună, dar vântul se înteţește. De-acum furtuna e teribilă. Nicio velă nu va mai rezista mult timp. Șarturile vibrează ca vagoanele unui tren rapid. Asta înseamnă că vântul a atins o viteză de peste 60 de mile pe oră.»

«Acum e momentul să folosesc ancora mea de furtună, care este, de fapt, un sac mare de pânză, conic, la gura căruia se află un cerc de fier.

Prinzând capătul unei frânghii de vreo 80 de metri la laba de gâscă a sacului și

celălalt capăt la lanţul ancorei mele, arunc sacul în mare, realizând astfel o geamandură pe post de flotor. Sacul se umple sub apă, frânghia se încordează și, încet-încet, etrava vasului meu se întoarce contra vântului.

«Acum, *Firecrest* înaintează mai încet dar, cu toate acestea, eu sunt în continuare clătinat de mare. Sunt nevoit să pun velele vechi peste magazia de vele, pentru a împiedica apa să pătrundă.

Sunt la capătul puterilor, dar mai am multe de făcut.

Iau în cabină toate velele rupte și, închizând în urma mea toate ieșirile, îmi petrec seara și cea mai mare parte din noapte cârpindu-le cu ajutorul unei guardamane și al unui ac.»

«Acum plouă torenţial. În salon apa este la nivelul podelei. Îmi dau seama, cu ciudă, că pompa nu funcţionează. Plouă din ce în ce mai tare; sunt ud până la piele; nu mai e nici măcar un lucru uscat la bord și n-am cum să împiedic ploaia să pătrundă peste tot, prin spiraiuri și în magazie.»

Închid jurnalul de bord. Asta e doar o zi oare care din acea lună bântuită de furtuni, pe care am trăit-o pe la jumătatea călătoriei mele.

Dar ce întâmplări extraordinare!

Nici n-am acostat bine, că, după câteva zile, mă cuprinde din nou dorul de largul mării și de viaţa de marinar. Și încep să visez. Cum am devenit, oare, marinar? De unde îmi vine pasiunea asta nestăvilită pentru mare?

Cea mai mare parte a copilăriei și a adolescenţei mi-am petrecut-o la Dinard, nu departe de portul pescăresc Saint-Malo, patria faimoșilor cor sari, gloria marinei noastre, acum două sute de ani.

Tata nu mă lua cu el pe yachtul său dar, cu toate acestea, reușeam întotdeauna să-mi petrec ziua pe barca vreunui pescar.

Saint-Malo este locul unde asprii pescari bretoni îşi pregătesc vasele pentru călătoriile primejdioase către bancurile de pești din Terra Nova și din

Islanda.

Aveam deja ambiţia de a fi proprietarul unei mici ambarcaţiuni. Odată, fratele meu și cu mine am economisit destui bani pentru a cumpăra o barcă, dar altcineva a devenit proprietar înaintea noastră…

Invidiam viaţa pescarilor bretoni și mă înfioram la poveștile despre actele lor de tărie și curaj.

Acolo, la Saint-Malo și Dinard, am învăţat să iubesc marea, valurile și vânturile tumultuoase. Căr ţi le mele preferate erau cele de aventuri. Majoritatea erau despre „goana după aur", aventurile căutătorilor din Alaska și din Klondike. Cuvântul *El Dorado* avea un puternic impact asupra mea. Mă gândeam câteodată: „Când voi fi bărbat, voi descoperi *El Dorado".*

Copil fiind, Joseph Conrad a pus într-o zi degetul pe o zonă neexplorată a Africii centrale și a spus: „Când voi fi mare, voi ajunge acolo". El și-a realizat visul. A ajuns acolo. Mai puţin norocos decât Conrad, eu nu-mi voi realiza niciodată visul din copilărie; voi îndura, mai degrabă, destinul eroului lui Edgar Allan Poe.

„A galant Knight/ I Iad journeyed long/ Singing a song/ În search of El Dorado/

But he grew old/ This Knight se bold".

„As he found/ No spot of ground/ That looked like El Dorado"[1]

După fericiţii ani ai copilăriei la Dinard, am fost trimis la Paris pentru studii și am devenit intern la

Stanislas. Acolo am petrecut cei mai nefericiţi ani din viaţă, închis între ziduri înalte, visând la lumea largă, la libertate și aventuri. Dar trebuia să studiez pentru a deveni inginer.

A început războiul.

Am intrat în aviaţie. După ce am gustat beţia spaţiului în avionul meu de vânătoare, despicând norii, mi-am dat seama că niciodată nu voi putea duce o viaţă sedentară, într-un oraș. Războiul m-a făcut să ies din civilizaţie. Și nici n-am dorit să mă mai întorc.

Un tânăr american, coleg de escadrilă, mi-a împrumutat, într-o zi, o carte a lui Jack London.

Călătoria lui «Shark». Cartea m-a învăţat că e posibil să străbaţi lumea chiar și pe un vas relativ mic.

A fost pentru mine o adevărată revelaţie și am hotărât pe loc că voi încerca această aventură, dacă voi avea norocul să supravieţuiesc războiului.

Mai târziu, m-am asociat cu doi camarazi pentru a-mi realiza proiectele. Urma să echipăm un vas pentru noi trei și să ne îndreptăm către insulele

Pacificului.

Dar cei doi prieteni au murit la datorie, în văz duh!

Atunci am hotărât să plec singur. Mi-am abandonat cariera de inginer și, un an întreg, am căutat în toate porturile franceze un vas pe care să-l pot conduce fără ajutorul cuiva. Acum doi ani și jumătate, vizitându-l, pe yachtul său, pe prietenul meu

Ralph Stock, autorul *Călătoriei lui „Dream-Ship —,* am descoperit ancorată, într-un port englez, o navă mică. Era *Firecrest.*

CAPITOLUL II

[1] -„În za de fier, / Un cavaler/ Prin umbră și prin soare/ Cântând umbla, voios zorea/ Spre — un Eldorado-n zare/. „Îmbătrâni/ Viteazul și / O umbră-l prinse-n gheare, / A-ncărunțit, / Dar n-a găsit/ Un Eldorado-n zare.

(Edgar Allan Poe, Eldorado, în românește de Mihu Dragomir, Cele mai frumoase poezii, București, 1963.)

«Firecrest»

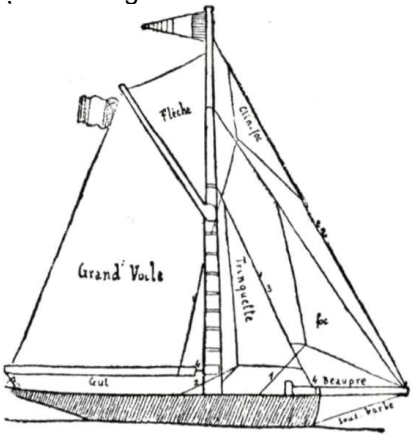
Înainte de a începe povestea călătoriei mele, vi-l voi prezenta pe *Firecrest.* Este un cuter proiectat de către defunctul Dixon Kemp și construit de P.T. Harris, la Rowhedge, Essex (Anglia), în 1892. Domnul Kemp ar fi fost teribil de uimit, dacă ar mai fi trăit, să afle că ambarcaţiunea sa, concepută conform regulamentelor, cu lungimea și suprafaţa velaturii impuse de Yacht Club-ul britanic — a traversat Atlanticul și s-a dovedit a fi una dintre cele mai bune, din toate timpurile.

Este un cuter tipic englezesc, îngust și adânc dacă ne gândim la lungime.

Are 11 metri lungime și 9 metri la linia de plutire. Cea mai mare dintre traversele care susţin puntea are 2, 60 metri. Este probabil vasul cel mai îngust care a traversat vreodată Oceanul. 1,80 metri la pescaj este o adâncime excepţională pentru talia sa: pescajul și cele 3 tone și jumătate de plumb, pe care le are în chilă, la care se adaugă cele 3 tone de lest interior, fac imposibil ca vasul să se răstoarne. Puntea nu are decât două spiraiuri și două tambuchiuri de acces și poate suporta presiunea val urilor care se sparg, spălând puntea.

Firecrest a fost creat ca un cuter, ceea ce înseamnă că a fost prevăzut cu un singur catarg. Și parcă aud mulţimea de yachtmani bănuiţi exclamând: „E prea dificil să manevrezi singur un cuter. De ce nu un *yawl* sau un *ketch"* Chestiune de gust. Prefer să culeg zâmbete ironice decât să-mi schimb corabia.

Consider cuterul o ambarcaţiune perfectă deoarece, deși are suprafaţa velaturii redusă la minimum, reușește să atingă maximum de viteză.



1. Școtă
2. Strai
3. Strai
4. Colţ de mură

PLANUL VELATURII VASULUI FIRECREST
(desenat de Alain Gerbault)

Pe punte nu este suficient loc pentru o barcă de salvare. De altfel, îmi iubesc

atât de mult vasul încât nu m-ar mai preocupa deloc salvarea mea, dacă acesta s-ar scufunda. Dar pentru a mă conforma convenţiilor și a-mi permite să ajung la ţărm atunci când sunt la ancoră într-un port, m-am dotat cu cea mai mică barcă de salvare posibilă. Are un metru și 80 de centimetri în lungime; este un Berthon similar acelora de pe submarine și, o dată pliată, ocupă foarte puţin loc, de-a lungul spiraiurilor.

Firecrest este temeinic construit din lemn de stejar și de teck. Deși are treizeci și doi de ani, el este în perfectă stare și pot să mă bazez pe rezistenţa sa. Dar mai bine să mă abţin și să descriu interiorul căminului meu plutitor.

El se compune din trei compartimente.

La pupa este cabina mea cu două cușete, sub care sunt două lăzi. Un lavabou e alimentat de un rezervor de cincizeci de litri, aflat pe punte. Lemnăria cabinei este din lemn de acaju și din lemn de arţar. De ambele părţi, rafturi pline cu cărţi.

În faţa cabinei, în centrul vasului, se află un salon lambrisat tot cu lemn de acaju și arţar. Pe toate laturile, dulapuri în perete expun trofeele mele la tenis. În mijloc tronează o masă pliantă.

La prova se află un compartiment, cu două paturi pliante și bucătăria. Aici îmi pregătesc masa pe o lampă norvegiană cu petrol, instalată pe un suport cardanic pentru a rămâne în poziţie verticală în timpul marșului. Am multe lăzi pline cu pesmeţi, orez, cartofi. O pompă alimentată de două rezervoare cu apă dulce se află la babord. Pentru iluminat am o lampă cu petrol și lumânări pe suspensie cardanică.

Vasul meu este singurul meu domiciliu. Am cu mine, la bord, toate obiectele dragi mie, premiile la tenis și cărţile. Ce dacă nu e vânt! Nu sunt grăbit.

Nu prea e loc la bord, totuși, am reușit să mă aprovizionez cu aproximativ două sute de volume.

Biblioteca mea e, astfel, prin forţa împrejurărilor, limitată, de aceea am doar cărţi de aventuri și de poezie.

Printre ele, cea mai frumoasă aventură din lume: „Viaţa lui Iisus” de Renan, poemele lui E.A. Poe, acest artist unic, care a unit nobleţea gândirii cu perfecţiunea ritmului.

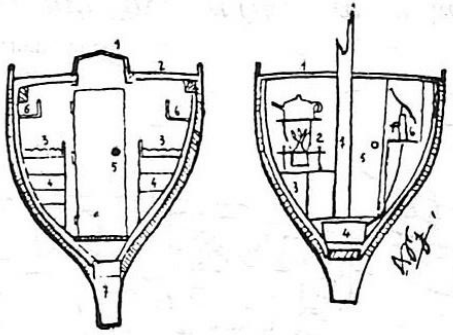
Loti, Farrere, Conrad, Stevenson, Connoley. Jack London, Shakespeare şi Kipling stau alături de Verhacren, Platon, Shelley, Villon, lordul Tennyson și John Masefield.

Atunci când vreau să clasez autorii mei prefer aţi, mă gândesc întotdeauna la felul în care au înţeles ei marea. Marinarul din mine este acela care îl judecă pe scriitor și de aceea îi admir, din tot sufletul, pe cei care au fost, în același timp „lupi de mare și mari poeţi”.

Secţiune prin cabină

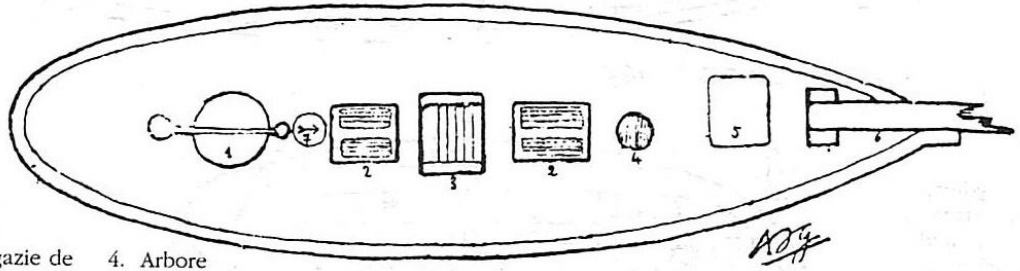
privind spre prova

1. Spirai
2. Punte
3. Cuşete
4. Sertar
5. Uşă
6. Cărţi, registre
7. Chilă



privind spre pupa

1. Punte
2. Sobă de încălzire
3. Cufăr
4. Apă dulce
5. Uşă spre salon
6. Pompă apă dulce
7. Arbore



1. Magazie de vele
2. Spirai
3. Tambuchi
4. Arbore
5. Panou prova
6. Bompres
7. Compas

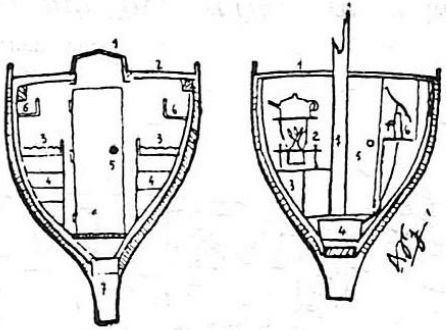
Planul punţii

Planul ambarcaţiuniii Firecrest (desenat de Alain Gerbault)
Secţiune prin cabină şi Planul punţii

Secţiune prin cabină

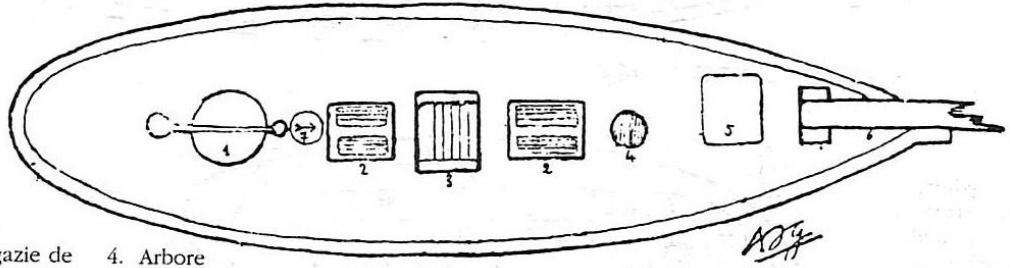
privind spre prova

1. Spirai
2. Punte
3. Cuşete
4. Sertar
5. Uşă
6. Cărţi, registre
7. Chilă



privind spre pupa

1. Punte
2. Sobă de încălzire
3. Cufăr
4. Apă dulce
5. Uşă spre salon
6. Pompă apă dulce
7. Arbore



1. Magazie de vele
2. Spirai
3. Tambuchi
4. Arbore
5. Panou prova
6. Bompres
7. Compas

Planul punţii

Planul ambarcaţiuniii Firecrest (desenat de Alain Gerbault)
Secţiune prin cabină şi Planul punţii

Îl iubesc din toată inima pe Jack London, marele maestru al povestirii și al prozei scurte, care, trăind o viaţă tumultuoasă și atât de frumoasă, a știut întotdeauna să scrie simplu și cu pasiune. Deși s-a îmbarcat de tânăr la bordul unei corăbii cu trei catarge și chiar dacă a făcut o călătorie la bordul yachtului său „Shark" în apele Pacificului, Jack London nu a fost niciodată în străfundurile sufletului său un adevărat „lup de mare". El a fost, cu toate acestea, toată viaţa un îndrăgostit de aventură și de spaţiile infinite, de aceea îl iubesc și îl admir.

Îmi amintesc că într-o zi, în timpul unei furtuni, am aruncat peste bord toate cărţile lui Oscar Wilde, a cărui lipsă de sinceritate nu putea fi pe placul marinarului simplu, care devenisem. Nu am păstrat decât „Balada închisorii din Reading".

Stevenson era foarte aproape de London datorită pasiunii lui pentru spaţiile largi și pentru aventură. Nici el n-a fost cu adevărat un „lup de mare" și, cu excepţia minunatului său poem „Christmas at Sea", el nu a descris niciodată viaţa și suferinţele mateloţilor.

Victor Hugo are deseori descrieri uimitoare. Aceea a furtunii din „Omul care râde" a produs asupra mea o impresie profundă. Cu toate că aproape toţi termenii tehnici sunt improprii. Ciclonul se rotește în sensul invers celui pe care îl indică natura. De altfel, câteva imagini picturale sunt admirabile, chiar dacă încalcă toate legile perspectivei.

Shakespeare și Kipling au fost pictori desăvârșiţi ai mării și cunoșteau, în același timp, toţi termenii maritimi. Erorile tehnice din operele lor sunt foarte puţine; chiar dacă Shakespeare pornește corăbiile din porturile Boemiei și Kipling comite o greșeală similară în celebrul său poem al drumului spre Mandaley. Kipling e câteodată un poet uimitor; prin tensiunea versurilor sale el reușește să facă cuvintele să spună mai mult decât vor ele să spună.

Dintre poemele marine îl prefer pe „The last chantey".

James Connoley a știut cel mai bine să descrie viaţa pescarilor de la malul mării și nenumăratele sale povești cu marinari sunt remarcabile.

Pierre Loti este unul dintre scriitorii mei preferaţi. „Pescarul din Islanda" și „Fratele meu Yves". sunt la loc de cinste. Și, cu toate acestea, Pierre Loti privește deseori marea de la înălţimea ofiţerului aflat pe comanda navei.

Herman Melville a scris, acum aproape un secol, cărţi remarcabile despre mare, iar noi abia începem să le descoperim.

Conrad a descris admirabil furtunile și taifunurile. Și totuși, chiar dacă îmi place mult „Tinereţe", el nu este unul dintre autorii mei preferaţi, deoarece, în ochii mei, are toate defectele scriitorilor slavi. Psihologia eroilor săi e prea complicată. El însuși n-a știut niciodată să scrie cu acea simplitate care să mă facă să-l îndrăgesc în totalitate.

Într-un orășel din California, s-a retras un fost marinar pe nume Bill Adams. El își ocupă timpul liber, care îi rămâne după îngrijirea livezii, scrierii unor povești marinărești și a unor dialoguri despre prietenie, pe care însuși divinul Platon le-ar fi admi rat. În ciuda multor imperfecţiuni literare, el este, după părerea mea, unul dintre marii scriitori ai mării. Câteva dintre poveștile sale sunt mici capodopere.

În sfârșit, pe un raft de deasupra cușetei mele, am câteva cărţi de căpătâi. Sunt cărţile mele favorite: poeme și balade. Balada este, de altfel, forma poetică cea mai potrivită pentru a zugrăvi viaţa marinarilor. Și pentru că și François Villon a fost mari n-ar el ne-a dăruit cele mai frumoase poeme despre mare.

Sunt acolo toate bătrânele cântece de jale ale mateloţilor și vechi balade marinărești ce însoţeau corăbiile cu pânze.

Tot acolo este balada bătrânului marinar Samuel Taylor Coleridge, care îl are ca egal în limba engleză, prin frumuseţea compoziţiei și perfecţiunea ritmului, doar pe „Corbul" lui Edgar Allan Poe.

Dar cel pe care îl iubesc cel mai mult este John Masefield, cu poemele și baladele sale de apă sărată. Mă gândesc la minunatele „Febră marină" și „Cap Horn". Pentru că a trăit mult timp la bordul corăbiilor, poetul descrie cu măiestrie marea și viaţa marinarilor.

Și totuși, cu secole în urmă, Antiphile de Byzance scria deja:

„Oh! de-aș avea o rogojină în cel mai rău colţ al corăbiei, să aud răsunându-mi în urechi izbiturile valurilor!…"

„Dă! Pune mâna! Jocuri și glume de mateloţi".

„Am fost fericit pentru aceste bucurii simple".

CAPITOLUL III

Plecarea; traversarea Mediteranei

După cum deja v-am povestit, l-am cumpărat pe *Firecrest* dintr-un port englez și l-am îndreptat imediat către sudul Franţei, părăsind Anglia în momentul când Shackleton pleca în ultimul său voiaj. Vasul meu a suportat extrem de bine furtunile teribile din golful Gascogne. De atunci, nu mai concepeam nicio furtună care ar fi fost capabilă să-l oprească pe *Firecrest.*

Timp de mai mult de un an, am făcut numeroase croaziere în sudul Franţei, având pe post de echipaj un singur mus englez; între timp, am luat parte la turneul de tenis de pe Coasta de Azur.

Tenisul fusese mult timp sportul meu preferat. Dar după ce am trăit la bord și am făcut croaziere mai mult de doi ani, viaţa pe uscat a căpătat pentru mine o importanţă secundară. Am devenit marinar și numai marinar.

Și ca să-mi fac o bucurie și spre a-mi demonstra mie însumi că sunt în stare, am întreprins călătoria mea în America. Timp de mai mult de un an, m-am antrenat fizic, navigând tot timpul, exersându-mă să manevrez singur velele. Și doar atunci când m-am simţit pregătit și când am fost sigur că voi putea suporta oboseala morală și fizică, am por nit în marea aventură.

În sfârșit, a sosit ziua plecării. Portul Cannes era scăldat în soare; era primăvară. De-o parte, orașul vechi și cele două mari turnuri care domină portul. De cealaltă parte, cu pupa legată de cheu, cincizeci de mici yachturi cu vele albe.

Lângă *Firecrest* se află *Perlette,* un mic vas de șapte metri lungime, al cărui singur echipaj sunt două tinere fete. Curajul lor este apreciat de către toţi pescarii și de hoinarii care le contemplă îndelung, așa cum sunt, căţărate cu picioarele goale, în arboradă.

Puţin mai departe, se află *Lavengro,* un *keteb* de 120 de tone, care se pregătește să ridice pânzele către Gibraltar. Și eu voi face același lucru. Bineînţeles că am puţine șanse să mă întrec cu un vas de zece ori mai mare ca al meu, al cărui echipaj e compus din șapte oameni, dar nu vreau să mă dau bătut de la plecare. Am reușit să ridic primul ancora și să plec cu toate pânzele sus. Vântul se stârnește și trebuie să cobor focul săgeaţii înainte de a trece printre diguri;

de acolo le-am făcut ultimele semne de adio micuţelor „navigatoare" franceze și echipajului de pe yachtul breton *Eblis,* care agitau batistele pe cheu.

În afara portului bate vântul și mai puternic; trebuie să schimb focul și să terţarolez vela mare și asta foarte repede, deoarece îl zăresc pe *Lavengro* părăsind portul și urmărindu-mă.

Ne croim drum drept, împotriva unui vânt puternic la început și, deși mai puţin rapid, eu navighez cât se poate mai strâns. Ne avântăm către larg.

O dată ieșiţi din adăpostul golfului, valurile și vântul cresc. *Firecrest* se înclină cu putere, spuma ţâșnește pe punte și sunt udat de stropii valurilor, dar am inima plină de bucurie și, cum etrava lui *Firecrest* despică talazurile, cânt refrenul unei balade pescărești bretone:

„Zâna bună îi răspunse: bate vântul
E vântul mării care tulbură pământul".

Barometrul scade și pământul dispare în spatele orizontului. La ora patru și jumătate mă intersectez cu *Lavengro* cu vântul strâns pe cealaltă mură, când se pornește vijelia. În grabă cobor vela mare și focul și îl zăresc pe *Lavengro* fugind în faţa furtunii în direcţie opusă.

Sunt foarte obosit de eforturile de peste zi și hotărăsc să ţin la capă. Reducând velatura și fixând cârma astfel încât nava mea să se redreseze singură în vânt, cobor pentru o odihnă binemeritată.

Iată câteva extrase din jurnalul de bord:

«26 Aprilie — Ora două, vântul suflă din nord vest și îmi reiau drumul alergând împins de furtună. Ating în acel moment cea mai bună viteză a traver sării mele. Lochul înregistrează 30 de mile între ore. Barometrul scade. Vântul crește; la ora 18 devine periculoasă alergarea mea în faţa vijeliei. *Firecrest* înaintează aproape cu viteza valurilor și când un val se sparge de bordaj, apa rămâne mult timp pe punte înainte să se scurgă».

«Trebuie să cobor vela pătrată, operaţie dificilă într-o mare foarte agitată. Vasul meu se legăna pe creasta valurilor. Vela pătrată e făcută dintr-un material atât de grosolan și manevra este atât de dificilă, încât hotărăsc să nu mai folosesc niciodată această velă. Obosit, după șaisprezece ore consecutive petrecute la

timonă, ţin la capă».

«27 Aprilie — Furtuna continuă, valurile lovesc bordajul întreaga noapte. Barometrul coboară în continuare. La ora 6, descopăr că s-a rupt mecanismul de terţarolare al randei… Nu sunt surprins deoarece acest mecanism a fost făcut mai mic decât îl comandasem».

«28 Aprilie — Ora 4, reiau cursa; spre prânz vântul se potolește; repar o balansină ruptă».

«La ora 16 și patruzeci, bătaia puternică a mis tralului mă obligă să cobor vela mare. În doar câteva minute se declanșează o adevărată furtună și marea devine agitată. Pun vasul la capă și dorm până la 7 dimineaţa. Sunt zgâlţâit întreaga noapte și valurile îmi năvălesc pe bord din sfert în sfert de oră».

«29 Aprilie — Mare agitată; furtuna de la nord-est îşi schimbă, către seară, direcţia spre vest; sunt foarte obosit; încerc după-amiază să-mi reiau drumul, dar într-o mare atât de agitată, înaintez cu greutate contra vântului. Funga focului se rupe și focul cade în mare. După câteva acrobaţii pe bompres, reușesc să-l readuc la bord».

«30 Aprilie — Sfârșitul furtunii».

Barometrul urcă din nou și, pe timpul celor deuăzeci de zile ce vor urma, briza va fi foarte slabă.

Pe 1 mai, a șasea zi de la plecarea mea din Cannes, trebuia ca, după observaţiile mele, să mă aflu în apropierea pământului. Deși nu era prima mea experienţă de acest fel, eram foarte curios.

După câteva zile petrecute între cer și apă, o debarcare este întotdeauna pasionantă. Pare mira culos că apariţia pământului vine să confirme cal culele și că pământul se află exact acolo unde trebuie.

Urcându-mă pe catarg, am zărit spre sud o mică proeminenţă și apoi altele ce ieșeau din apă exact acolo unde trebuiau să apară. Pământ!

Navigasem corect. Mă simţeam mândru, chiar dacă munca unui navigator pe un vas mic nu înseamnă nimic în comparaţie cu munca unui adevărat mari n-ar. Pentru un profan aceste limbi de pământ puteau părea insuliţe disparate, dar eu știam că sunt vârfurile unor suprafeţe de mii de metri ale căror baze se uneau la orizont. Acolo, la 40 de mile depărtare, se afla Minorca, a doua insulă a Balearelor.

În ziua următoare alte vârfuri au apărut chiar în faţă și, către seară, întreaga insulă Majorca a ieșit din mare.

Vântul s-a transformat într-o briză ușoară și a doua zi am putut distinge acoperișuri și case. Timp de câteva zile, am alunecat de-a lungul coastei de nord a insulei Majorca. O să-mi amintesc mereu minunata imagine oferită de oprirea într-un mic estuar, aflat între două piscuri înalte, acoperite de zăpadă.

Apropiindu-mă de pământ, am descoperit, brusc, vechiul sat Port Soler, pe coasta unui munte aplecat peste ape, și m-am trezit în mijlocul unei flotile de vase de pescuit, care tocmai părăseau estuarul.

Pescarii îmi făceau semne însufleţite și se pregăteau să întâmpine micul yacht francez, dar dintr-odată am schimbat direcţia, luând cu mine minunata imagine a

căsuţelor vechi de pe coasta acestui munte sterp. Satele și orașele nu înseamnă mare lucru pentru noi, marinarii, ele sunt doar popasuri obișnuite în drumurile noastre. Trecem și luăm cu noi doar amintirile.

Au urmat zile numeroase de liniște; alunecam încet prin faţa insulelor Frumuseţii: Dragonera. Ibiza, Formentera, încântat de blânda briză ce mă lăsa să contemplu îndelung minunăţiile lor. Vântul era atât de slab încât n-am reușit să parcurg mai mult de 15 mile pe zi.

În sfârșit, pe 15 mai, am văzut, ieșind din ceaţă, o stâncă monstruoasă, tăiată în linii geometrice. Era partea de est a Gibraltarului, care nu poate fi contemplată de pe mare fără un sentiment de stupoare, în asemenea măsură omul a modificat natura!

Pe la prânz am dublat vârful Europei și am intrat în port odată cu o vijelie venită din est. Am aruncat ancora aproape de superba goeletă cu trei catarge, *Atlantic,* care aparţine acum lui Vanderbilt și care a câştigat în 1911 celebra cursă a traversării Atlanticului. Traversasem Mediterana și încheiam astfel prima etapă a călătoriei mele.

Aproape imediat poliţia, autorităţile sanitare și navale au sosit la bord. Cu toţii au fost impresionaţi să constate că sunt singur și că veneam din Franţa.

Am fost foarte surprins să număr foarte puţine nave de război, care să reprezinte în acest loc gloria Angliei pe mare; doar două distrugătoare și un vas-depozit ce purta numele, odată celebru.

Cormorani. Ah, ce mi-aș fi dorit să trăiesc în timpul amiralului Nelson, când vaselede război erau frumoase fregate cu vele albe, iar marinarii adevăraţi „Lupi de mare”!

Acum marinarul este mai mult sau mai puţin un mecanic, care conduce un tren pe mare. Pe zi ce trece, locui corăbiilor comerciale este luat de vapoare. Doar câţiva îndrăgostiţi de larguri conţin un tradiţia mânuirii velelor și a școtelor pe marile oceane.

În timpul celor cincisprezece zile petrecute în Gibraltar, am muncit mult, pregătindu-mi traversada. Autorităţile britanice au fost foarte îndatoritoare și mi-au permis să folosesc angajaţii arsenalului.

În sfârșit, totul era gata, eu eram „Gata!”

Înainte de a mă îmbarca, am trimis câtorva prieteni următoarea carte poștală:

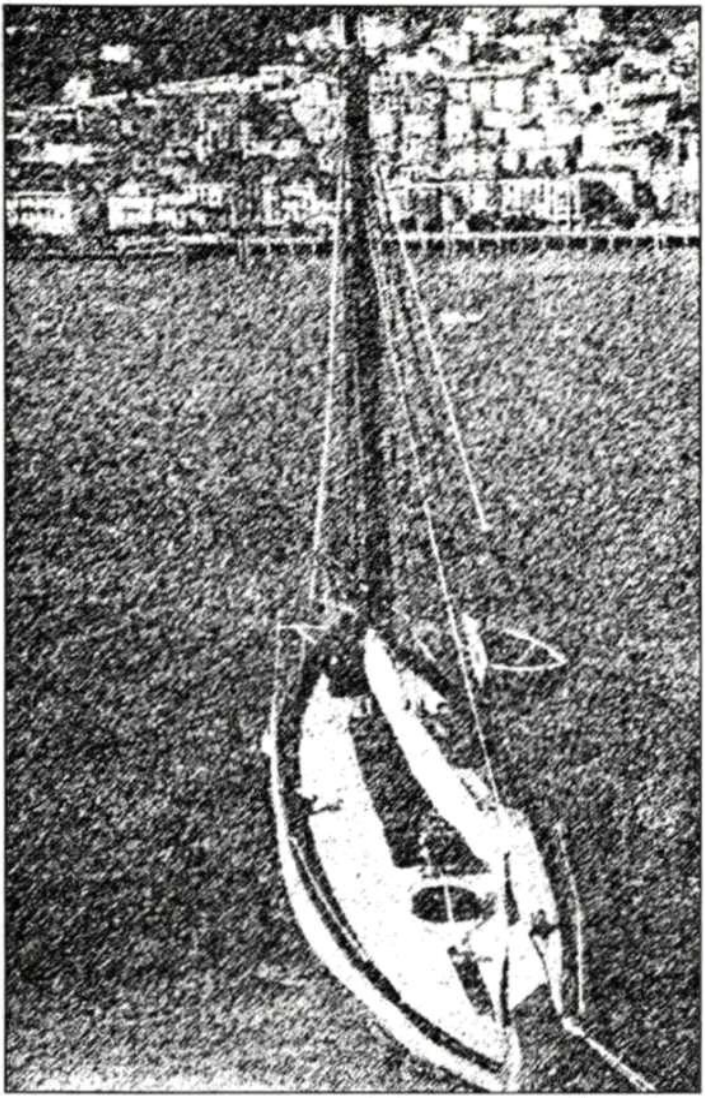
— 300 de litri de apă.
— 40 kg de carne de vită la saramură.
— 30 kg de pesmeţi marinărești.
— 15 kg de unt.
— 24 borcane de dulceaţă.
— 30 kg de cartofi.

Cartea mea poștală conţinea și o mică săgeată îndreptată spre o ţintă misterioasă și o indicaţie vagă: 4500 de mile.

Doream ca, în caz de insucces, tentativa mea să fie ignorată și dacă doar câţiva prieteni știau că sunt plecat într-o lungă călătorie, numai doi, foarte apropiaţi,

cunoșteau proiectul meu de traversare a Atlanticului fără escală.

Firecrest în portul Monaco



CAPITOLUL IV

Atlanticul

Era 6 iunie, la prânz, când am ridicat ancora.

Marea aventură abia acum începea.

Înainte să părăsesc Franţa îmi achiziţionasem hărţi care indicau direcţia și intensitatea vânturilor în Atlanticul de nord.

Un vas care se îndrepta spre Sud-Vest, la ieși rea din strâmtoarea Gibraltar, trebuia să întâlnească alizeele din nord-vest și apoi să coboare sub

Tropice. Apoi, continua drumul spre Vest și întâlnea sudul insulelor Bermude, înainte de a urca spre New York.

Linia dreaptă nu este, pentru un velier, drumul cel mai scurt dintre două puncte. Un vas care pleacă de la New York la Gibraltar întâlneşte vânturile din vest și nu va reuși să străbată mai mult de 3.000 de mile marine; în schimb, de la Gibraltar la New York un velier va avea de parcurs cel puţin 4500 mile.

Doi americani, Slocum și Blackburn, traversa seră Atlanticul din America în Europa în două pe noade diferite, singuri, pe două mici ambarcaţiuni, oprindu-se în insulele Azore. Cea mai lungă traversadă, fără escală, pe care au avut-o, a fost de 2000 de mile.

Nimeni, niciodată, nu a încercat singur traversadă Atlanticului de nord de la Est la Vest.

Slocum a realizat o faptă fără egal navigând singur șaizeci și două de zile în apele Pacificului.

Voi avea mereu, pentru acest mare navigator, cea mai profundă admiraţie. Știam că traversada mea va dura, probabil, mai mult decât a celor doi americani și totuși, am plecat voios, cu gândul la greutăţile pe care aveam a le înfrunta.

La bordul unui velier nu se știe niciodată când sosești la destinaţie, așa că am plecat la drum cu hrană în plus, pe patru luni; vânturile nu mi-au fost câtuși de puţin favorabile și deseori am avut ocazia să mă laud cu prudenţa mea.

Am părăsit, deci, Gibraltarul pe 6 iunie, la prânz. Era timp frumos. Am lăsat în urmă portul și, împins de o briză ușoară, stăteam întins pe punte visând la zilele ce vor veni.

Aveam încredere deplină în îndrăzneţul meu vas și în talentul meu de navigator. Am privit cu încântare trecerea prin vânturile alizee unde m-au întâmpinat un soare arzător și peștii zburători ai apelor tropicale. Am aruncat o ultimă privire uscatului și stâncii Gibraltar, care strălucea în soare.

Briza s-a înteţit atunci când, trecând prin golful Algesiras, mă îndreptam spre ieșirea din strâmtoare.

Peștii erau atât de numeroși în jurul meu, încât apa părea că fierbe. Marsuinii se jucau în jurul vasului și albatroșii se cufundau în apă. Era momentul să încerc *Winebesterul* automat pe care un prieten mi l-a dăruit la Gibraltar și, pe dată, un marsuin se scufundă, lăsând în urma-i o dâră de sânge. Aș fi fost foarte bucuros să pescuiesc la năvod, dar înaintam prea repede.

Către seară, briza s-a înteţit și, pe la ora 10, s-a declanșat o adevărată furtună. Vântul sufla dintr-odată din Sud-Vest și focul mare se rupse în fâșii.

Apoi se porni o ploaie torenţială. Cum eram obosit după atâtea pregătiri pentru plecare, am pus vasul la capă și am hotărât să-mi ofer o noapte de odihnă. Vântul sufla cu furie, dar *Firecrest,* cu cârma fixată, se descurca singur de minune în apele zbuciumate ale strâmtorii, în timp ce eu, jos, în cabină, dormeam, încrezător în vasul meu.

A doua zi, vântul sufla tot din Sud-Vest. Întreaga zi a plouat torenţial și am continuat să ţin la capă cu velatura redusă.

Reparasem rol-randa la Gibraltar, dar după câteva zile de timp urât, n-am fost surprins să constat că cea mai mare parte a dinţilor acesteia era spartă. Acest aparat, destinat reducerii suprafeţei velei mari, mi-a fost livrat la Cannes, cu câteva zile înainte de plecare. Diapozitivul cilindric a fost confecţionat cu 4 centimetri mai puţin în diametru decât îl prevăzusem, iar metalul folosit nu a fost ali ajut de bronz și mangan pe care l-am cerut. Acest defect de construcţie, datorat fabricantului, mi-a îngreunat călătoria și m-a obligat să cobor complet vela mare, de fiecare dată când o vijelie mă obliga să reduc velatura.

Vela mare a început să se descoasă și am fost nevoit să o cobor, pentru a o repara înainte ca toate cusăturile să se rupă. Ziua următoare a fost calmă și am ridicat vela mare, reparată, și toate velele de timp frumos. Pe la prânz, am constatat că mă aflu la 30 de mile vest de Gibraltar.

La ora 14, în aceeași zi, capul Spartei, promontoriu înaintat al coastei africane, a dispărut în spatele orizontului. Acum eram singur între cer și apă.

Am avut plăcerea să întâlnesc vânturile alizee care, în prima zi, suflau ca o briză ușoară din Est, devenind apoi o briză răcoroasă din Nord-Est. Încă de la plecare așteptam cu nerăbdare apariţia primi lor pești zburători. Așa că am fost foarte încântat când, pe 10 iunie, un pește mic, orbit de lumină, ieși din apă și zbură cam o sută de metri în faţa vasului meu, înainte de a dispărea.

Chiar cu vânt de pupa și cu toate pânzele sus, vasul meu nu se putea descurca singur în înaintarea sa. Și astfel, eram mai puţin norocos decât căpitanul Slocum, care a reușit să parcurgă distanţe lungi, la bordul lui *Spray,* fără să atingă echea cârmei.

De aceea, în timpul primelor zile de vânturi alizee, după ce am stat la cârmă preţ de douăsprezece ore, am pus vasul la capă, pentru a mă putea odihni.

În marină, carturile sunt de patru ore. Or, a ţine cârma timp de douăsprezece ore este o grea încercare, chiar dacă ai vânt de pupa, deoarece este nevoie de o atenţie încordată pentru a evita ampanarea — aventură total dezagreabilă care survine atunci când vasul primește pe neașteptate rafala din celălalt bord, vela mare își schimbă brusc orientarea şi izbitura ghiului între șarturi provoacă adesea distrugerea catargului.

Iată care erau activităţile obișnuite în primele zile de vânturi alizee. Dimineaţa, la ora 5, săream din cușetă pentru a-mi pregăti masa, invariabil compusă din porridge, slănină, pesmeţi, unt sărat, ceai și lapte sterilizat.

Curând am descoperit că am fost înșelat de câţiva furnizori din Gibraltar, care mi-au vândut un baril de carne de vită sărată, a cărei parte superioară avea bucăţi excelente, dar restul se compunea din os și grăsime. De asemenea, coman dasem o marcă de ceai celebră, dar mi s-a livrat un amestec de ceai de calitate inferioară.

Aceasta a fost, de altfel, pentru mine, o bună învăţătură de minte; în viitor nu mă voi încrede decât în mine însumi și voi inspecta minuţios toată hrana pe care o voi lua la bord.

Îmi pregăteam masa pe un reșou Primus cu petrol, în cazarma prova. Reșoul era suspendat pe cardan, astfel încât cratiţele să rămână la orizontală oricare ar fi fost poziţia vasului. În realitate, deseori, înclinaţia vasului era atât de mare, încât tigaia cădea de pe reșou, scăldându-mi picioarele goale în ulei încins.

În timpul unei furtuni, deseori, este foarte greu să pregătești masa. Și nu este la îndemâna oricui — când carnea sărată acoperă de nenumărate ori podeaua, iar vasul este atât de strâmt, încât un mari n-ar grăsan s-ar descurca cu multă trudă, adică să se miște fără să intre din când în când, cu violenţă, în contact cu pereţii navei.

La ora 6, m-am dus pe punte, am ridicat vela mare, am abandonat capa și mi-am reluat cursa cu vânt de pupa.

Timp de douăsprezece ore consecutiv am stat la cârmă și, în bătaia alizeului, am străbătut între 50

și 90 de mile marine pe zi. Această medie este exce lentă pentru un yacht de 8 tone. Cu un echipaj de doi oameni și cu vânt favorabil, aș fi atins, cu certi tudine, în medie, 100 de mile pe zi.

În timpul celor douăsprezece ore la cârmă, în bătaia răcoroasă a vântului, a trebuit să-mi menţin atenţia foarte încordată. Nu era posibil să citesc, și, cu toate acestea, nu mă plictiseam niciodată. Admiram frumuseţea mării și a valurilor, comportarea navei mele, și recitam cu voce tare poemele poeţilor mei preferaţi: Alain Cunningham, Kipling, John Masefield, Shelley, Verhaeren, Edgar Poe.

La căderea nopţii eram mort de oboseală. Am terţarolat randa și am pus vasul la capă, fixând echea cârmei. Mi-am pregătit a doua masă a zilei, constând, ca de obicei, din carne sărată de vită și cartofi fierţi în apă de mare, care le dădea o savoare deosebită. Aerul mării îmi făcea o foame de lup și, firește, nu puteam să mă plâng de măiestria bucă tarului…

În sfârșit, m-am aruncat epuizat în cușetă și am dormit, legănat, izbit fără menajamente de valuri.

Câteva extrase din jurnal ar putea fi grăitoare în legătură cu viaţa mea la bord, în aceste zile de alizeu.

«Luni, 11 iunie — Vânt rece din Nord-Est, cer înnorat, mare agitată. La orele douăsprezece și treizeci de minute, iau o terţarolă la trincă și înlocuiesc al doilea foc cu focul de furtună. La ora prânzului, distanţa înregistrată de loch în douăzeci și patru de ore, dintre care douăsprezece la capă: 90 de mile. Briza răcoroasă devine o furtună aproape de zece ori mai puternică. Nouăsprezece ore și jumătate, la capă.»

«Marţi, 12 iunie — Ora șapte, direcţia Sud-Vest, vânt foarte rece, din Nord, distanţa înregistrată de loch, la prânz, 75 de mile pe cart, furtună la prânz, mare zbuciumată, treisprezece ore la capă.»

«Miercuri, 13 iunie — La capă toată noaptea, la ora 6 dimineaţa V.S.V., vânt foarte rece N.V.; după amiază mă încrucișez cu un vapor care bandează puternic.»

«Joi, 14 iunie — Vânt moderat din Nord, distanţa pe loch, la prânz: 54 de mile. Latitudinea prin observare: 34°21.»

«Vineri, 15 iunie — Vânt rece, cer senin, lochul la prânz arată 68 de mile. La ora 13, subarba se rupe. Subarba este o manevră fixă care, plecând de la extremitatea bompresului, se prinde de etravă și servește la susţinerea bompresului.»

«Pentru a repara subarba trebuie să mă duc la extremitatea bompresului, manevră foarte dificilă pe o mare atât de agitată. Riscul de a fi luat de un val este foarte mare.»

«Trebuia să lucrez cu mâinile, sprijinindu-mă cu putere pe picioare. Din când în când, Firecrest se înclina atât de tare, încât dispăream cu totul în apă, dar marea era caldă și această baie forţată nu era deloc neplăcută.»

«Îmi amintesc că am citit despre yachtul unui celebru navigator solitar care a fost descoperit, după o furtună, în derivă și fără nimeni la bord.

Jurnalul de bord avea această ultimă însemnare:

«Trebuie să mă duc la extremitatea bompresu lui. Mă voi mai întoarce, oare?»

«Sâmbătă, 16 iunie — Vânt foarte rece, lochul în registrează la ora prânzului: 72 mile. La ora 14, vela mare se sfâșie și sunt nevoit să înalţ vela de furtună.»

«7 7 *iunie*-Vânt foarte rece din Nord, cap Sud

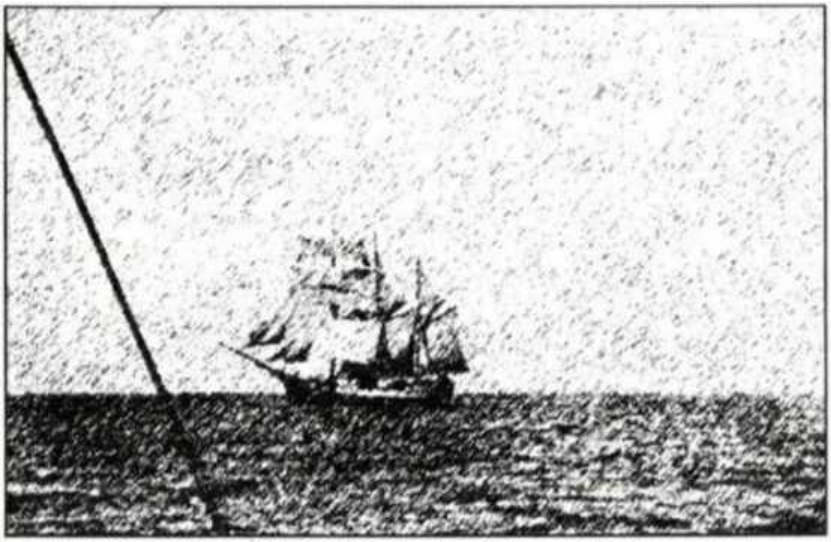
Vest; la 12 vântul suflă în rafale apoi se calmează brusc pe la ora 17. După observaţiile mele, mă aflu la aproximativ 620 de mile de Gibraltar și la 40 de mile Sud-Vest de Madeira, pe care nu o pot încă zări.»

«Marea devine calmă și cerul se degajează.

Profit și îmi pun la uscat hainele și așternuturile.

A doua zi, pe o mare liniștită și calmă, mă ocup întreaga zi cu recuperarea pânzelor. După câteva zile de vreme rea, e multă treabă la bord. Am de matisit o mulţime de frânghii. Munca matelotului este mai importantă decât cea a navigatorului. Fără să știu să navig, puteam foarte bine să traversez Atlanticul. Dacă însă aș fi fost un marinar neexperimentat, incapabil să-mi repar velele și manevrele, n-aș fi ajuns decât în portul navelor pierdute; iar toate cunoștinţele mele de astronomie nu mi-ar fi folosit la nimic.»

La bordul lui Firecrest



O goeletă cu trei catarge (fotografie făcută de Alain Gerhault în dreptul Insulelor Baleare)

CAPITOLUL V

Descoperiri alarmante

În această primă perioadă de vânturi alizee, m-am descurcat destul de bine, dar pe 18 iunie briza deveni slabă iar vântul variabil. Am întâlnit foarte multe vânturi din Sud-Vest, ceea ce este un lucru ieșit din comun pentru această regiune a Atlanticului și pentru această perioadă a anului.

De fapt, harta vânturilor arată că s-au făcut mii de observaţii în această regiune, în lunile iunie și iulie, și nici măcar o dată n-a fost înregistrat un vânt din Sud-Vest. Or, eu am avut vântul împotrivă mai mult de 8 zile.

O altă ciudăţenie este absenţa totală a fiinţelor vii. Nici marsuini, nici delfini, nici pești zburători. În jurul meu apă, și numai apă și *Firecrest.* Sunt singur, absolut singur. Jurnalele de călătorie din biblioteca mea de bord consemnează, toate, un mare nu măr de pești zburători, la nordul Madeirei. Aștept cu nerăbdare aceste curioase exemplare ale faunei marine, a căror carne este atât de lăudată. Sunt foarte aproape de sudul Madeirei și n-am mai zărit nici măcar un pește zburător din a doua zi a plecării mele din Gibraltar.

În această perioadă de vânturi slabe, am făcut diverse experienţe, căutând o modalitate pentru ca *Firecrest* să poată înainta singur cuvânt de pupa.

Reducând suprafaţa velaturii și folosind, în locul velei mari, vela de furtună — care este o velă triunghiulară fără ghiu — am descoperit că vasul meu poate înainta singur, cu vântul larg. Firește, cu velatura redusă, viteza era mai mică, dar în schimb nu mai eram nevoit să stau la cârmă și-mi foloseam timpul reparând velele sau gătind, iar distanţa par cursă în 24 de ore rămăsese aproape aceeași. În zi lele cu timp frumos aveam, de asemenea, ore libere pe care le petreceam recitindu-i îndelung pe toţi autorii mei preferaţi.

A fost, de-acum înainte, o viaţă mai puţin dură pentru mine și, dacă aș fi avut mai mult noroc cu vânturile, aș fi putut rămâne în cabină pe timpul întregii traversade; *Firecrest* se conducea singur, așa cum făcuse și *Spray-ul* căpitanului Slocum, care n-a ieșit din cabină aproape 42 de zile.

Curând m-am obișnuit să dorm un somn foarte ușor. Întins pe cușetă, cu capul lipit de peretele vasului, cu apa la câţiva centimetri de ureche, puteam aprecia viteza de înaintare după zgomotul apei în bordaj.

După mișcarea vasului, apreciind tangajul și ruliul, știam imediat că *Firecrest* și-a schimbat poziţia în raport cu vântul și mă duceam pe punte să modific unghiul cârmei.

22 iunie — Briză bună N. Cap V.S.V., frig și în norat. Mă aflu deasupra marilor adâncuri și pe Groapa Monaco, care are mai mult de 6.000 metri adâncime. Lochul, la prânz, 80 de mile și jumătate. Calculez poziţia după oră și ex-meridian. Latitudine 30°41 N, longitudine 21 °3 V, calm toată ziua și noaptea. Toată după-amiaza mă ocup cu găsirea soluţiilor unor probleme de șah, din ziarul englez *Field.*

23 iunie — Briză ușoară din Nord. Cap Sud Sud-Est, *Firecrest* se guvernează

singur de patru zile. Vela de furtună se rupe, înalţ vela mare și, îndreptând cârma cu piciorul, petrec toată după amiaza reparând stricăciunea. Velele se uzează atât de repede încât mă întreb dacă am suficient de multă aţă, ace și pânză pentru a le repara. Dar ce contează!… Voi folosi chiar și cuverturile, îmi spun, și surâd fără voie gândindu-mă la uimirea newyorkezilor când vor vedea intrând în port un yacht francez, având, în loc de pânze, cuverturi de toate culorile. La prânz, lochul indică 37 de mile pe cart.

24.iunie — Noapte foarte calmă, briză ușoară din Nord-Vest, urc pe catarg pentru a schimba scripetele unei balansine. Sunt foarte ocupat, în duminica asta, cu probleme de curăţenia personală și a vasului; încerc pompele și constat că *Firecrest* nu are apă. Mă bărbieresc cu cremă, fără să folos esc apă și săpun. E prima dată, de la plecarea din Gibraltar, când petrec o duminică foarte plăcută, lucrând pe punte, fără haine, scăldându-mă în razele soarelui cald de iunie.

25.iunie — Briză ușoară din Nord, ruta V.S.V. Zăresc numeroase meduze tricolore, pe care englezii le numesc *portuguese men of war.* Sunt mase gelatinoase care au în partea superioară un evantai în chip de vele.

Mă aflu la 19 zile de Gibraltar și am străbătut mai mult de un sfert din distanţa către New York.

26.iunie — Briză ușoară Nord-Est; folosesc trinca-balon ca pe un spinaker și stau la cârmă toată ziua. La prânz, soarele e aproape la zenit și către seară sufăr de o durere cumplită de cap, debutul insolaţiei. Lochul, la prânz, 62 de mile.

27.iunie — Briză ușoară N.-E., repar două trinci rupte. Calm toată după-amiaza. *Firecrest* face de-abia un nod, dar nu mă îngrijorez. Viaţa e frumoasă, întins pe punte, sub soarele Tropicelor.

28.iunie — Briză ușoară Est. Pentru prima oară remarc trei pești mari în siajul vasului. Sunt dorade *(coryphaenae bipuris)* pe care portughezii le numesc *dorado* și pescarii englezi, impropriu, delfini. Le admir culorile orbitoare, care se schimbă din albastru electric în verde.

1, 2 și 3 *iulie* — Vânt puternic din Sud și Sud Est, ploaie, vijelie; marea aspră și zbuciumată îmi amintește de golful Lion. Mă îndrept spre Sud în căutarea vânturilor alizee.

Pe 4 iulie, timpul a fost foarte agitat. Pe la 2

dimineaţa, ieșind din cabină să mă pregătesc pentru vijelia puternică din Sud-Vest și să terţarolez vela mare și trinca, descopăr chiar pe punte doi pești zburători măsurând vreo zece centimetri lungime.

Puţin după aceea, săreau în tigaie…

Toată ziua, mare aspră și furtună cumplită din Sud-Vest; mă deplasez cu velatura cât se poate de redusă. Talazuri se sparg, rostogolindu-se pe punte, întreaga zi. Marea e foarte agitată, *Firecrest* se leagănă cu putere şi-şi afundă fără încetare bompresul în valuri.

Direcţia vântului te-ar putea face să crezi că este vorba de musonul din Sud-Vest, dar instrucţiu nile nautice mă asigură că nu se poate întâlni mu sonul din Sud-Vest la nordul Capului Verde, și eu sunt la 29° latitudine Nord. Cu siguranţă, totul

se petrece într-un mod anormal în timpul acestei traversări.

În după-amiaza zilei de 5 iulie, furtuna se domoleşte, profit și-mi scurtez *bompresul.* A doua zi regăsesc, în sfârșit, vânturile alizee. Marea este tot agitată, înlocuiesc subarba bompresului, care s-a rupt în timpul furtunii și repar vela mare și vela de fur tună. Întăresc, de asemenea, straiurile care au slăbit.

Numeroase alge plutesc în jurul vasului, ceea ce nu mă surprinde, deoarece hărţile îmi arată că tocmai am intrat în Marea Sargasselor. Zăresc o bu cată de lemn roasă de viermi și încrustată cu scoici, poate epava unui naufragiu în mijlocul Atlanticului.

Sunt fericit, cerul este iar senin, am regăsit vânturile alizee și mă aflu deja aproape de coasta

Americii, când deodată fac o descoperire alarmantă. Cea mai mare parte din rezerva mea de apă dulce a devenit de nebăut.

La plecarea din Gibraltar, am luat 300 de litri de apă dulce în două tancuri de fier galvanizat și în trei butoaie de stejar. Când am terminat apa din tancurile de fier, am descoperit că apa din două butoaie de stejar a căpătat o tentă de roșu-închis, a devenit amară și, chiar fiartă și filtrată, era de nebăut.

Aceste două butoaie au fost făcute din lemn prea nou și taninul stejarului a alterat total lichidul vital.

Îmi rămăseseră în jur de 50 de litri de apă și eram la 2.500 de mile de New York. Dacă aș fi făcut această descoperire mai devreme cu trei zile, când ploua torenţial, aș fi putut spăla și umple butoaiele cu apă de ploaie. Dar acum mă aflam aproape sub Tropice și puteam foarte bine să rămân mai mult de o lună fără ploaie.

Am estimat numărul maxim de zile al traversadei și am hotărât să nu beau decât un pahar de apă pe zi și să gătesc numai cu apă de mare.

Am un mic distilator, dar combustibilul mi-era necesar pentru gătit. La prânz, soarele a atins apogeul și razele sale mă ard. Lotul este uscat la bord, mă doare rău gâtul și sufăr de o sete continuă.

Scrutez neliniștit orizontul, căutând nori de ploaie, dar cerul este senin și barometrul foarte ridicât. Nu va mai ploua niciodată?

Câţiva albatroși însoţesc vasul și versurile cele brului poem al lui Coleridge îmi revin în memorie:

Apă, apă de jur-împrejur
Și nimic, nimic de băut.

Pe 7 iulie, m-am bărbierit, fără apă și săpun, și mi-am tăiat părul. Am reparat din nou vela mare, ale cărei cusături nu mai rezistau mult. Azi, una din balansine s-a rupt clin cauza brizei puternice din Nord-Est. A doua zi focul săgeţii s-a sfâșiat la o rafală puternică de vânt. Școtele se rup una după alta și trebuie să le înlocuiesc; velele se uzează din ce în ce mai mult. Provizia de aţă de vele scade foarte repede, pe măsură ce le repar.

Algele sunt din ce în ce mai numeroase și se înfășoară în jurul Iochului. Peștii

zburători au dispărut cu totul. E calci, foarte cald; mi-e teribil de sete; am febră și gâtul foarte umflat. Dinspre butoiul cu carne sărată vine un miros insuportabil. Voi rămâne, oare, și fără carne?

CAPITOLUL VI

În vânturile alizee

Pe *6* iulie am descoperit, aşadar, că mi-au rămas doar 50 de litri de apă dulce; eram în continuare la 2.500 de mile de New York; am străbătut, în medie, 50 de mile pe zi; în felul acesta, chiar cu vânturi favorabile, îmi trebuia cel puţin o lună pentru a-mi încheia călătoria și probabil mult mai mult.

În definitiv, nu erau decât 70 de zile de când ridicasem ancora.

A trecut o veșnicie până să plouă suficient pentru a-mi reumple tancurile goale. Am fost nevoit să mă întreţin doar cu un pahar de apă pe zi, deoarece nu îndrăzneam să contez pe ploaie și eram hotărât să nu fac nicio escală până pe coas la americană.

Între timp, am avut mult de lucru; vela mare se rupea mereu din cauza rafalelor. Acum, nu mai era nici măcar o singură cusătură pe care să nu o fi recusut-o cel puţin o dată.

Iată un exemplu de zi petrecută cu folos. Citesc ziua de 7 iulie din jurnalul de bord:

«Vânt Nord-Est, briză puternică. Drum Vest, după busolă. Mă bărbieresc, încerc să-mi tai părul. Curăţ cabina. Vasul se guvernează singur, cu vela de furtună și focuri. La prânz, constat că am străbătut 40 de mile în ultimele 24 de ore.

Ora 13. Repar vela mare și balansina de la babord, care susţine ghiul, când vela mare e coborâtă. La ora patru vântul s-a schimbat către Est. Schimb direcţia către Sud-Vest. Algele sunt din ce în ce mai numeroase. A doua zi, focul săgeţii s-a rupt în fâșii și a trebuit să merg la extremitatea bompresului pentru a salva ce mai rămăsese.»

Alergam în faţa unui vânt puternic din Est și, la prânz, pe 9 iulie, străbătusem 72 de mile, în ultimele 24 de ore. Nu era decât o medie de trei mile pe oră. Eram totuși mulţumit, deoarece vasul se condusese singur, cea mai mare parte a timpului.

Pe 10 iulie am străbătut 77 de mile. În această noapte am dormit în postul de la prova. Am fost trezit de un val prăbușit pe faţă; a pătruns prin deschizătura pe care o lăsasem pentru aerisire.

Am făcut nenumărate experienţe cu velele până să descopăr cea mai bună modalitate pentru ca *Firecrest* să se autoguverneze deci, fără ca eu să mai ating cârma. Cu vânt de pupa, aveam vela mare de-o parte și trinca-balon de cealaltă parte. Atingeam o viteză bună în felul acesta, dar trebuia să-mi menţin atenţia încordată, clipă de clipă. Noaptea, coboram vela mare și, modificând drumul, lăsam

vasul să alunece singur sub presiunea vântului, cu velele de la prova.

De fiecare dată când vântul atingea forţa unei furtuni, ceva se strica la bord.

De exemplu, dacă coboram vela mare pentru a o repara și înălţăm în locul ei vela de furtună, cu greu reușeam să termin de cusut vela mare, că vela de furtună se și rupea și eram nevoit s-o repar și pe aceasta.

Între timp, alte lucruri se stricau, și nici nu pot ţine socoteala de câte ori am reparat sau am schimbat școtele focului sau ale trincăi.

Nu sunt superstiţios, dar vineri, 13 iulie, a fost un timp înfiorător. *Firecrest* înainta îngrozitor de greu. Valurile foarte înalte au distrus totul la bord, încă de dimineaţă. În trincă și-a făcut apariţia o gaură imensă. Tocmai voiam s-o cobor când funga focului se rupse și vela căzu peste bord.

Pășind pe bompres pentru a ridica vela, pun piciorul pe ţapapiile acestuia când unul din straiuri se rupe sub mine și cad în ocean. Am avut norocul să mă prind de subarbă și astfel să revin pe punte.

Am părăsit vasul pentru o baie forţată de câteva secunde, în timp ce *Firecrest* atingea atunci mai mult de 3 mile pe oră; dacă nu aveam norocul să găsesc subarba la îndemână, rămâneam singur în mijlocul oceanului. Puntea strâmtă a corăbioarei mele, legănată de valuri, mi-a părut, dintr-odată, extrem de confortabilă.

În această zi, poziţia mea era 27° latitudine Nord. Am decis că mă aflu prea spre Sud și am schimbat direcţia de la Sud-Vest la Vest. După toate probabilităţile, dacă mă încred în hartă, ar trebui să am vânturi favorabile până la 32° latitudine Nord.

O dată depășit pericolul din vineri 13, în ziua următoare mă simţeam în stare să fac faţă tuturor încercărilor.

Era sărbătoarea naţională, 14 iulie, și am înălţat tricolorul francez și pavilionul Yacht-Clubului din Franţa, al cărui membru sunt.

La ora 10, *Firecrest* gonea în faţa unei brize reci din Nord-Est, când s-a declanșat o puternică fur tună; am fost nevoit să cobor vela mare, pentru a o salva, și am pus în locul ei o velă mai mică.

Talazurile, care păreau înalte de cel puţin 10 metri, soseau mugind. Micul *Firecrest* îşi cufunda botul în mijlocul lor și torentele de apă măturau puntea și la pupa și la prova. Era aproape imposi bil să te menţii pe punte fără să fii luat de valuri, astfel încât, la venirea nopţii, eram mort de oboseală.

L-am lăsat pe *Firecrest* să se autoguverneze și am coborât în cabină, în timp ce furtuna se dezlănţuia cu furie. Am găsit totul pe jos, într-o dezordine de nedescris, mai ales că, neavând timp, nu făcusem curat de mai mult de două zile. Vasul a avut un ruliu înfiorător, toată noaptea. Dacă nu aș fi trăit și alte experienţe asemănătoare și dacă n-aș fi avut încredere deplină în corăbioara mea, aș fi putut crede că, din clipă, în clipă, se scufundă. Ruliul era atât de violent, încât era extrem de dificil să rămâi în cușetă, fără să fii aruncat pe podea.

Cu toate acestea am reușit, până la urmă, să dorm și să mă odihnesc.

A doua zi, când m-am întors pe punte, curajosul *Firecrest* se afla pe drumul său, ca și cum aș fi stat la cârmă întreaga noapte. Dacă oamenii de pe uscat ar trăi aceste experienţe, nu s-ar mai mira niciodată de faptul că marinarul îşi iubește

vasul și îl tratează ca pe o fiinţă vie, inteligentă și sensibilă.

Pe punte erau pești zburători, așa că am mân cât hrană proaspătă, pentru prima dată după multe săptămâni. A doua zi, erau și mai mulţi. Trebuie să trăiești săptămâni întregi doar cu pesmeţi și carne sărată pentru a te bucura din plin de savoarea delicioasă a peștilor zburători.

Timp de două zile am înaintat, urmărit de fur tună. În dimineaţa zilei de 16 iulie, vântul a scăzut în intensitate și am putut să-mi repar velele. Focul mic era distrus. Marea fiind foarte agitată, era cu adevărat greu să mânuiești acul, atâta timp cât *Firecrest* se zgâlţâia teribil.

În această zi am avut de pompat mai multă apă ca de obicei, deoarece un val uriaș s-a revărsat prin tambuchiul întredeschis.

Trec printr-o perioadă de vânturi variabile, de calm și de rafale; sunt tot timpul foarte ocupat cu repararea velelor distruse de vremea rea. Am pierdut trei zile ca să repar trinca-balon și cea mai mare parte a timpului am pilotat vasul cu piciorul pe cârmă, în timp ce coseam.

CAPITOLUL VII

Setea. Doradele

Era foarte cald. În mijlocul zilei, soarele cădea aproape perpendicular pe creștetul capului meu.

Îmi era îngrozitor de sete, dar trebuia să mă mulţumesc cu un singur pahar de apă pe zi. Au trecut mai mult de trei săptămâni de când am descoperit lipsa apei potabile, și abia acum am reușit să pun mâna pe un pic de apă, pe vasul meu. În noaptea de 17 iulie a căzut o ploicică și am putut astfel să strâng aproximativ un litru de apă.

Am făcut o baie în ploaie și m-am desfătat cu răcoarea ei.

În timpul zilei, sub soarele torid al Tropicelor, mă stropeam frecvent cu apă de mare, dintr-o găleată de pânză, dar efectul trecea foarte repede și setea îmi revenea.

Tocmai reparam trinca-balon, când vela mare s-a desfăcut de-a lungul unei cusături de mai mult de cinci metri. Nu aveam altceva mai bun de făcut decât s-o cobor, s-o repar și să o înlocuiesc cu vela de furtună. Asta însemna nu mai puţin de 24 de ore de lucru cu acul și aţa.

Cam pe atunci am început să sufăr de dureri de gât. A doua zi, gâtul mi-era atât de umflat încât nu mai puteam să înghit nimic, doar un pic de apă și lapte condensat. Durerea s-a menţinut timp de patru zile. Pe 26 iulie, eram atât de slăbit și cu febră atât de mare, încât am coborât toate velele, cu excepţia celei de la prova, și m-am culcat în cabină, lăsându-l pe *Firecrest* să aibă grijă de el însuși.

Pești zburători cădeau, din când în când, pe punte, dar nu mă mai interesau. Sufeream prea mult pentru a mai putea mânca, și căldura era atât de mare încât

mi-era foarte greu să rămân pe punte, chiar și întins.

Lumina Tropicelor mă obosea și, de câte ori scrutam orizontul, mi se părea că văd pământ: miraj ce se destrăma aproape în aceeași clipă.

Seara, nori mici apăreau deseori la orizont, și căpătau în ochii mei aparenţa unor pânze albe de corabie.

Boala mi-a sporit setea; era deosebit de greu pentru mine să nu pot depăși raţia stabilită de un pahar de apă pe zi.

În dimineaţa zilei de 29 iulie, mă simţeam un pic mai bine, deși eram foarte slăbit după cele patru zile de înfometare. Mânuirea velelor mi-a luat de patru ori mai mult timp, ca de obicei, din cauza slăbiciunii mele. Am urmat calea dreaptă, spre Vest;

În această zi și noaptea am reușit să dorm profund, un somn reparator, deoarece vântul s-a potolit și marea era calmă.

Timp de o săptămână s-au succedat zile calme și calde, și simţeam că-mi ia creierul foc.

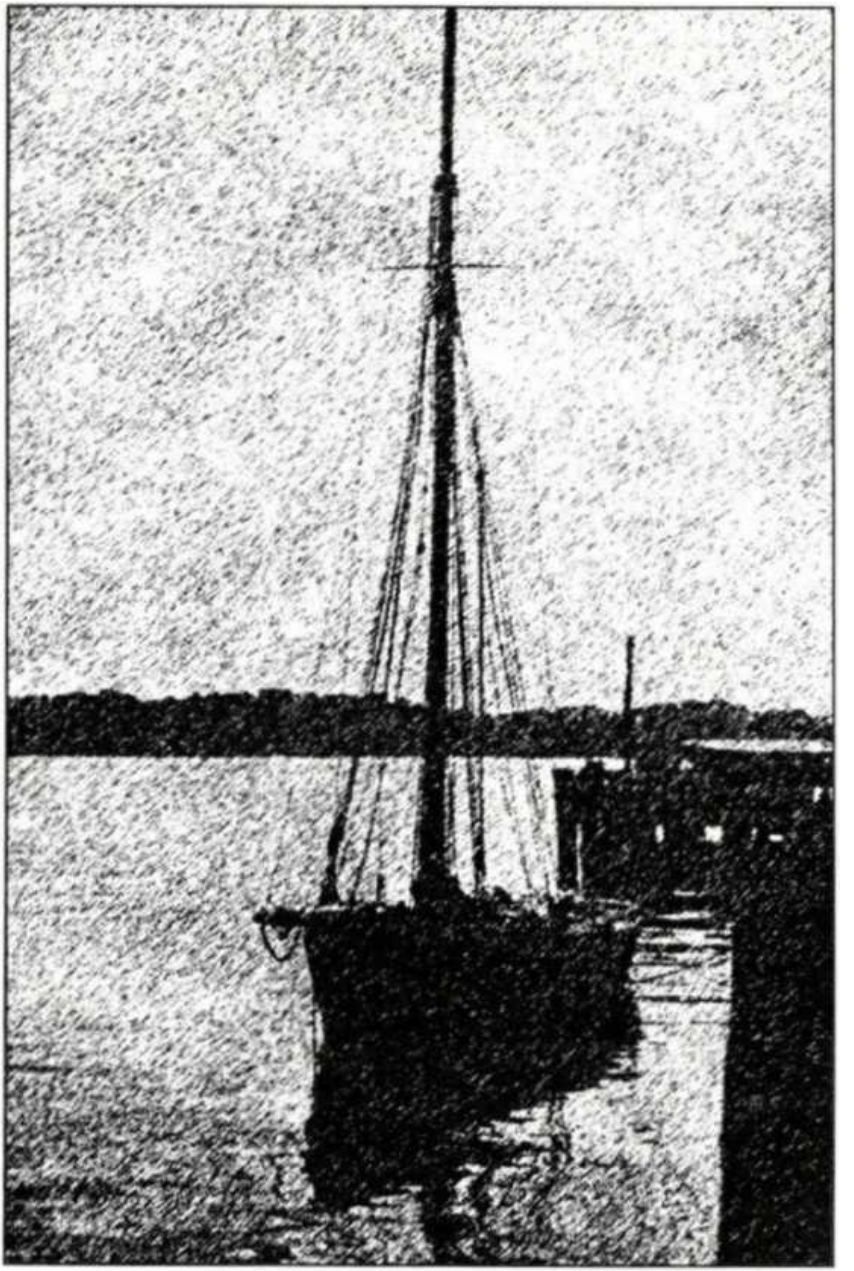
În acest moment, situaţia mea nu era deloc de invidiat; vele vechi, în stare mizerabilă, care cereau reparaţii constante, apă rea, febră și niciun strop de vânt. Nu era deloc o situaţie plăcută, dar îmi dădea un soi de satisfacţie: aceea de a fi întâlnit și depășit aceste obstacole; aveam încredere și știam că, înainte de a atinge coasta americană, voi întâlni vânt din belșug, previziune ce mi-a fost dovedită ulterior.

Citesc în jurnalul de bord din perioada respectivă:

— Teribil de cald și sete cumplită. Mi-ar plăcea să înot în jurul vasului dar, din cauza febrei ridicate, renunţ la acest proiect. Cu siguranţă am pierdut vânturile alizee. Pentru a doua oară, vântul este exact opus celui prevăzut în hartă. Sunt doar la 29° latitudine și Firecrest înaintează pe o mare calmă și plată. Fără promisiunile mincinoase ale hărţii vânturilor, aș fi mers mai mult spre Sud și aș fi întâlnit vânturi favorabile.

Cum deja s-a putut observa, nu se întâmplă nimic în această croazieră conform previziunilor obișnuite; niciuna, din cele recunoscute drept probabile nu s-a realizat.

În orice caz, există una pe care, însă, n-am făcut-o; este aceea, că butoiul meu cu carne de vită sărată va putrezi atât de repede. În ultima zi din iulie, am fost obligat să-l arunc peste bord. Sub că-l dura Tropicelor, n-aș mai fi putut suporta mult timp nici gustul, nici mirosul fetid.



Firecrest în port

În jurul vasului se zbenguiau mulţi peşti mici cărora nu le cunosc denumirea. Aveau capete enorme în raport cu corpul și o gură minusculă. În zadar am încercat să-i prind cu undiţa, nu au vrut deloc să muște. Am reușit să prind unul, cu harponul. Dar am avut impresia că nu avea carnea comestibilă.

Pe 1 august, gâtul meu era mult mai bine, și am hotărât că pot face o baie. Apa era calmă, proaspătă și limpede ca aceea a unui lac, și *Firecrest* înainta leneș, nehotărât; așa că am plonjat peste bord în apa răcoroasă a oceanului.

Toată ziua a fost calmă și apusul soarelui minunat. Câţiva norișori și-au făcut apariţia către vest, pufoși ca lâna de oaie. Când soarele a dispărut în ocean, razele lui s-au colorat în roșu, astfel încât toată partea de Vest a cerului a devenit extrem de strălucitoare.

Am admirat acest spectacol magnific până la căderea serii. Odată cu sosirea nopţii, Venus a apărut la orizont.

Deasupra mea sclipea Vega și, mai la Vest.

Altair, în timp ce, în Sud, am zărit Peștele austral.

Nu e deloc prea mult să vii de la 3.000 de mile ca să admiri un asemenea spectacol.

Timp de două zile a bătut un vânt puternic din Nord. Pânzele mele uzate au continuat să se sfâșie și am fost nevoit din nou să-mi continuu lucrul cu aţa și acul.

În ciuda faptului că aveam vântul împotrivă, am urmat, încet, drumul spre Vest și, pe 2 august, după 54 de zile pe mare, eram la 54° longitudine

Vest și 29°30 latitudine Nord. Intenţionam să trec prin sudul insulelor Bermude, dar aș mai fi avut de străbătut mai mult de 1.000 de mile până să ajung în vecinătatea lor. Cu vântul puternic și marea agitată împotrivă, *Firecrest* parcurgea distanţe mici.

Ploaia cădea în torente, dar era imposibil să aduni apă în mijlocul revărsării spumei de apă de mare, care zbura în toate părţile.

Acum, n-aveam timp să lenevesc deloc; eram prea ocupat cu repararea velelor și a parâmelor.

Firecrest avea două balansine. Picul velei mari trebuia înălţat între ele și, cum ele se aflau doar la câţiva centimetri distanţă, era o manevră foarte dificil de executat, când vasul avea ruliu, pe o mare atât de agitată.

Ca să ridici vela mare trebuia să te afli lângă catarg; or, în același timp, erai obligat să alergi la pupa, pentru a executa cealaltă manevră.

Era tot timpul cald și vremea frumoasă. Vasul se descurca de unul singur și eu, aplecat într-o zi peste bord, încercam să străpung cu privirea adâncurile de nepătruns: mai mult de 6.000 de metri.

Atunci am remarcat, pentru prima oară, trei forme care îmi însoţeau vasul. La câţiva metri distanţă, în umbra lui *Firecrest,* era un trio de dorade — pești enormi, din familia scrumbiilor, care, deseori, depășesc un metru în lungime.

Cu două săptămâni în urmă, aruncasem carnea sărată. Nu mai pusesem în gură hrană proaspătă de la plecarea mea din Gibraltar, și doar câţiva pești zburători

mi-au permis să-mi schimb regimul. Iar acum, aici, înotând în apropierea mea, aveam mai multe kilograme de pește proaspăt.

Cu un cârlig și o undiţă am încercat să prind unul, folosind drept momeală un mic pește zburător, dar nu mi s-a dat nicio atenţie. Cu toate acestea, în faţa vasului meu, peștii zburau și doradele săltau în urma lor. Doradele sunt rapide ca fulgerul, și peștii zburători au slabe șanse să scape, mai ales când, deasupra oceanului, albatroșii îi pândesc din înaltul cerului.

Dacă doradele se hrănesc cu pești zburători, atunci, oare, de ce nu mușcă la ai mei? Această timiditate exagerată a doradelor fusese remarcată și de doi prieteni ai mei, care traversaseră Atlanticul.

Și, cu toate acestea, râvneam acești pești și trebuia să prind unul; dar cum? Am încercat să-i împușc cu carabina, dar se scufundau atât de repede încât, chiar dacă vasul nu s-ar fi mișcat de loc, tot n-aș fi reușit să-i nimeresc când plonjau.

Mă întrebam dacă aș putea prinde măcar unul, cu harponul meu cu trei braţe, dar ei rămân în continuare în afară de pericol.

Descurajat, abandonez proiectul și mă așez pe copastie, cu picioarele cufundate în apă. Atunci s-a întâmplat neprevăzutul: trei dorade s-au năpustit către picioarele mele. Erau ele rapide, dar eu am fost și mai rapid. Am străpuns-o pe una cu harponul și, astfel, aveam acum pe punte un pește de aproape un metru.

Aveam hrană proaspătă din belșug și aflasem și modul în care să mi-o procur.

Cunoșteam curiozitatea doradelor și știam că, pentru a le prinde, trebuia să le atrag atenţia. Dar, în scurt timp, s-au obișnuit să-mi vadă picioarele cufundate în apă. Am fost nevoit să găsesc ceva nou și am descoperit că o farfurie albă, rotită prin apă, le trezea interesul. Am prins astfel atât de mult pește, că nici n-am putut să-l mănânc.

Culorile acestor vietăţi, care zăceau muribunde pe puntea vasului, erau uluitoare. Corpurile lor, mai întâi de un albastru electric cu lungi trene aurii, tre' ce-au apoi prin toate culorile curcubeului pentru a se stabili în final la un verde cu puncte aurii. Era una dintre numeroasele minunăţii ale mării, pe care nu o cunoșteam decât din cărţi și pe care nu o mai văzusem niciodată până acum.

Doradele sunt pești excelenţi, dar nu au gustul delicios al fraţilor lor zburători, cu care se hrănesc aproape în exclusivitate. Deseori le-am găsit în stomac rămășiţele nedigerate ale acestora.

Tot în această perioadă am descoperit, pe coca vasului, o specie ciudată de alge; păreau flori negre și albe fixate cu ajutorul unor tije lungi, flexibile.

Acum îmi explic eu de ce așa mulţi pești îl urmăresc pe *Firecrest —,* pe mare, ei însoţind mereu navele care au carena murdară.

Aveam acum suficientă mâncare, dar aproape nimic de băut. Filtram tot ce beam, printr-o ţesătură, și gustul apei era absolut dezagreabil.

CAPITOLUL VIII

Zile de furtună

În sfârșit, a început să plouă. Cuvintele nu-mi ajung ca să-mi exprim bucuria la sosirea furtunii.

Nori negri se adunaseră spre apus, în noaptea de 4 august. În penumbră, se ridicau maiestuos deasupra mării, ca niște uriași munţi negri, părând că vor să-mi zdrobească corăbioara, într-o cumplită catastrofă.

Dar eu le puteam râde în faţă, deoarece cunoşteam robusteţea viteazului meu *Firecrest.* Ce contează furtuna, dacă puteam avea apă!…

Fulgerele brăzdau cerul, printre grămezile de nori, și luminau, din când în când, înecând oceanul, învăluindu-l într-o strălucire sinistră.

Stăteam pe punte și admiram dezlănţuirea forţelor naturii. Atât de impresionantă este aceasta pentru un marinar, încât nu mi-era deloc teamă de ce va urma. După nesfârșitele zile toride și fără o adiere de vânt, așteptam cu bucurie schimbarea care se pregătea.

Marea cortină de nori sosea, rostogolindu-se din apus, stingând stelele una după alta, ca și cum voia să ascundă o tragedie care urma să se joace în acest mic loc din univers; drept pentru care.

Firecrest și cu mine îi așteptam deznodământul. Nu aveam nimic altceva de făcut decât să reduc velatura și să mă pregătesc să strâng apă de ploaie.

Curând, am auzit zgomotul picăturilor grăbite pe punte și mi-am amintit de un vechi proverb marinăresc, care spunea că trebuie să te păzești de ploa ia care vine înaintea vântului; dar *Firecrest* era pregătit pentru orice. Furtuna sosi în trombă și îmi bandă puternic vasul; dar, când primul vârtej a trecut, am reușit, folosind vela mare ca pe un soi de sac, să adun apă de ploaie pe care am lăsat-o să se scurgă într-un butoi de la baza catargului. Ploaia a durat toată noaptea. Am reușit să strâng mai mult de 50 de litri de apă. Era mai important pentru mine decât pescuitul. Acum eram sigur că nu voi mai duce lipsă nici de hrană, nici de apă, deoarece marea și cerul mi le dăruiseră.

Eram cu totul mulţumit, ba chiar fericit. Nu eram deloc nerăbdător să ajung la New York și mă simţeam pe ocean, la mine acasă.

Vântul este în continuare din Vest, ceea ce înseamnă înaintare lentă, dar nu mă îngrijorez. Iată, au trecut deja trei săptămâni și nu am avut timp favorabil, în ciuda săgeţilor pline de promisiuni din harta vânturilor. Am pește și apă în cantităţi suficiente pentru nevoile mele actuale, iar numeroși nori plumburii împresoară orizontul, semn că va mai ploua.

Am mâncat prea mult pește în ultimele zile. Sufăr: am buzele umflate și mă dor rău picioarele.

Firecrest tanghează cu putere pe o mare foarte agitată și înaintează cu multă greutate.

Pe 8 august, vântul se înteţește și marea se dezlănţuie, dar la prânz deja străbătusem 66 de mile în ultimele 24 de ore, ceea ce nu era rău deloc.

Pe cer remarc nori destul de mari deplasându-se în sens opus vântului, așa că trag concluzia că va veni iar o perioadă de timp urât.

Funga velei mari s-a rupt. Iar am mult de lucru.

S-au scurs două luni de când am părăsit Gibraltarul, pe 6 iunie. Până acum, călătoria mea s-a desfășurat după cum am prevăzut; în fiecare zi se întâmpla ceva nou și astfel viaţa mea nu era nicio dată monotonă. Lipsurile pe care le-am îndurat nu erau decât acelea pe care un bătrân marinar le consideră ca făcând parte dintr-o zi obișnuită de muncă, pe o veche corabie cu pânze.

Consideram că mă puteam sluji bine de corăbioara mea. Eram buni camarazi. Ea îşi făcea partea ei de treabă, eu mi-o făceam pe a mea. Mă simţeam din ce în ce mai mult atașat de ea și îi admiram curajul.

La drept vorbind, 1500 de mile mă despărţeau încă de New York, dar aveam suficientă hrană și apă.

Nu știam după cât timp voi întâlni coasta de Nord a Americii, dar aveam încredere deplină, orice s-ar fi întâmplat. Furtunile și uraganele care aşteptau sosirea micului meu cuter cu pânzele sale uzate au întrecut în violenţă toate previziunile mele.

Navigaţia era, fără îndoială, o parte importantă a călătoriei mele transatlantice, dar constituia munca cea mai puţin obositoare. Mi se părea, însă, mult mai important să fiu un bun matelot, să fiu capabil să-mi repar velele și parâmele, decât să măsor latitudinea și longitudinea.

Preferam să fiu strigat Alain matelotul, decât Alain căpitanul.

Cred că un marinar care nu știe să-și stabilească poziţia pe hartă, poate traversa singur oceanul, cu condiţia să știe să-și conducă vasul. Navigând drept către Vest, cu ajutorul busolei, nu va rata America.

Cu siguranţă, va nimeri pe una din coaste.

Un scriitor american, Frank Norris, face, într-una din cărţile sale, *Matelotul doamnei Loulou,* o descriere ciudată a navigaţiei unui vas. El ne-o arată pe eroina cărţii sale, întinsă pe punte, încercând să găsească, cu sextantul, o stea la orizont, apoi se repede în cabină unde, întreaga noapte, acoperă cu cifre cele patru laturi ale tablei lochului… Spre dimineaţă, spune el, eroina și-a stabilit poziţia și și-a reglat cronometrul.

Pe cât de seducătoare poate părea această des criere pentru un profan, pe atât este ea de departe de adevăr.

Cu siguranţă, Frank Norris n-ar fi scris nicio dată aceste rânduri dacă ar fi fost marinar. Pentru a realiza o bună observaţie, navigatorul unui vas mic trebuie să se afle cât mai sus posibil, deasupra punţii, pentru a evita erorile de observare;

În loc să privească soarele sau o stea, el trebuie să privească prin ocularul sextantului spre ori zont și astfel va vedea într-o oglindă reflectarea astrului.

O dată observarea realizată, nu mai e nevoie decât de câteva minute pentru a-ţi stabili poziţia. Eu utilizam un sextant și un cronometru. Având suficiente cunoștinţe matematice, foloseam cele mai moderne procedee de navigaţie, utilizate pe Pache boturi și pe navele de război.

Cel mai greu este să realizezi o observaţie în timpul unei furtuni, pe o mare agitată, deoarece puntea îţi alunecă sub picioare, vasul are ruliu și se leagănă cu

putere; ambele mâini sunt necesare pentru a ţine sextantul, și marinarul solitar trebuie să se menţină ferm pe picioare pentru a nu cădea în apă.

De aceea am socotit că trebuie să fiu mereu cu picioarele goale.

Sunt gata, cu sextantul în mâini. Unde este orizontul? Un val uriaș apare în câmpul meu vizual și orizontul pare, dintr-odată, ridicat vertical către cer.

Probabil că, dacă m-aș afla pe creasta unui val, aș putea vedea orizontul real. Înainte de a reuși să-mi efectuez observarea, un nou val s-a spart de bordaj și eu, împreună cu sextantul, am dispărut în spumă. În minutul următor mi-am dus treaba până la capăt dar mi-am pierdut echilibrul și am fost nevoit să las totul baltă pentru a nu cădea peste bord. În sfârșit, am reușit să mă grăbesc spre cabină, ca să notez ora după cronometru.

Acum nu-mi mai rămâne de făcut decât să consult tablele de navigaţie; dar trebuie să ai mult spirit matematic pentru a fi capabil să faci calcule pe timp de furtună.

Bineînţeles că, dacă reușești pe un vas mic să stabilești poziţia, chiar cu o marjă de 10 mile, te poţi lăuda că ai avut o excelentă aproximare.

CAPITOLUL IX

O noapte la timonă

Cu două luni în urmă, părăseam Gibraltarul pentru călătoria mea de 4600 de mile, singur, străbătând Atlanticul pe lunga rută din Sud. Timp de 60 de zile n-am vorbit cu nicio fiinţă vie.

Cititorii acestei povestiri se vor gândi, poate, că această perioadă de singurătate mi s-a părut greu de suportat: nu, nu a contat pentru mine. Faptul că nu am avut cu cine vorbi nu m-a neliniștit câtuși de puţin. Eram obișnuit să-mi fiu eu însumi singurul tovarăș: fericirea mea ţinea, de fapt, de enorma fascinaţie pe care oceanul o exercita asupra mea.

Cea mai mare parte clin timp mi-o petreceam reparând distrugerile provocate de vânt bătrânelor mele pânze. Se rupeau întruna, de-a lungul cusăturilor, și eram nevoit să lucrez pe o punte alunecoasă și înclinată, ţinându-mi cu greu echilibrul.

Aș fi putut face vele complet noi, cu mai puţină muncă, dacă mi-aș fi luat cu mine pânză de schimb; dar aveam exact atât cât să repar rupturile. Provizia mea de ace scădea văzând cu ochii și mi-era teamă că voi rămâne fără aţă, înainte de a ajunge în port.

Drumul parcurs de Firecrest de la Gibraltar la New York (desen făcut de Alain Gerhault)

Din cauza stării mizerabile a velelor mele, eram obligat tot timpul să le schimb. Le înălţăm și le coboram în funcţie de condiţiile impuse de vânt, ceea ce era, deja, suficient de multă treabă. Dar, pe deasupra, coboram deseori câte o velă pentru a o repara şi după aceea înălţăm alta în locul ei.

Pe de altă parte, trebuia să-mi prepar două sau trei mese pe zi. Aveam puţin timp pentru lectură, cu toate că biblioteca de bord fusese din plin dotată cu cărţi de aventuri maritime. Noaptea eram prea obosit pentru a mai citi și mă aruncam în cușetă pe jumătate adormit. Aveam un somn foarte ușor, deoarece, la cea mai mică schimbare a vântului, trebuia să urc pe punte pentru a modifica unghiul cârmei.

Și, în timp ce vasul meu se clătina pe ocean, aveam vise stranii. Câteodată, aceste vise se Petre ce-au pe uscat, dar ideea fixă a ţintei propuse mă urmărea și-n vis, așa că gândeam în somn: dacă sunt pe uscat, n-am traversat Atlanticul, deci încă nici n-am plecat. Visul devenea atunci un coșmar cumplit. Mă trezeam scăldat în sudori reci pentru a constata cu bucurie că mă aflu la bordul lui

Firecrest. Repede aruncam o privire pe punte să văd dacă totul e în regulă la bord și readormeam surâzând la gândul că vasul meu se apropie, pe zi ce trece, de ţintă.

Așa păţeam deseori când, în timpul zilei, încercam să mă odihnesc. Nu de puţine ori, însă, către seară, briza înceta și îmi petreceam noaptea la timo nă. Nu era deloc ușor să reziști somnului; dar nu mă plictiseam niciodată în aceste lungi ore de veghe.

Firecrest aluneca ușor, lăsând în urmă un siaj fos forescent, iar eu conduceam după o stea. Doar pe mare priveam bolta cerească și aceste universuri de lumină, îmbogăţindu-mi spiritul cu consideraţii asupra slăbiciunii omenești și asupra sărăciei sistemelor filosofice.

Mă gândeam la teoria atât de incompletă a evoluţiei, care pretinde că totul se dezvoltă aproape întotdeauna în sensul progresului. Mă gândeam la istoriile planetei, care pretindeau că pământul s-a răcit progresiv și că omul a pornit de foarte jos pentru a ajunge la stadiul actual. Aceasta este, ca tot sistemul, doar o simplă ipoteză concepută de oameni, deoarece ea pare a explica, mai bine ca alta, fenomenele pe care slabele noastre mijloace ni le-au permis să le constatăm în epoca actuală.

Noi nu putem demonstra că Pământul n-a exis tat și cu milioane de secole în urmă. El poate s-a ră cât și s-a încălzit alternativ. Și poate că Terra a cunoscut nenumărate grade de civilizaţie, mult superioare nouă. Catastrofele periodice au reușit, la intervale diferite, să spulbere întreaga civilizaţie și rasa umană, aproape în totalitate. Aceasta a reînceput mereu, la nesfârșit, același ciclu, de la epoca de piatră la epoca marilor invenţii. Într-un cuvânt, totul nu este decât ipoteză și incertitudine.

Cunoaşterea absolută este interzisă omului.

Deoarece este antrenat în mișcarea relativă a Pământului, el nu poate avea decât noţiuni relative.

Pentru a cunoaşte absolutul, omul ar trebui să poată să se menţină în spaţiu, liber de orice mişcare. Dar atunci, el n-ar mai fi un om, ci ar fi însuși Dumnezeu.

Câteodată îmi defilau, prin faţa ochilor, diferite perioade ale vieţii mele, și de asemenea toate evenimentele care mi-au modificat concepţiile despre lume și viaţă și au făcut să mă aflu acum la cârma vasului meu, în mijlocul oceanului.

Au fost, pentru început, marea mea sensibilitate și decepţiile unei copilării îndrăgostite de ideal, care m-au făcut încă de devreme să mă închid în mine, apoi viaţa tristă de intern la colegiu, războiul și moartea mamei care mi-a zdrobit inima, copleșind-o cu o tristeţe cumplită.

Amintirile din război îmi răscolesc memoria: o bătălie în înaltul cerului, bombe incendiare ce străpung flancurile aparatului, avionul inamic prăbușindu-se în flăcări, beţia momentană a victo noi. Când mă întorc pe pământ nu sunt, din păcate, decât un copil care și-a pierdut mama.

Timpul nu umple golul imens. Unul după altul, cei mai buni camarazi ai mei au murit în aer. Odată venit armistiţiul, mă gândesc la acești eroi pe care îi uităm prea ușor, la vanitatea tuturor acelora care îşi etalează decoraţiile unei victorii, care nu aparţine decât celor morţi, deoarece, atunci când nu ţi-ai dat viaţa pentru Patrie, n-ai dat nimic.

Din nou, alte episoade din viaţă îmi revin în memorie. Unele, aparent nesemnificative, mi-au la sat o impresie profundă. Nu știu deloc de ce oare deseori gândul îmi zboară cu trei ani în urmă.

Un tren de lux, care se îndreaptă spre Madrid, îşi încetinește mersul de-a lungul unei curbe, în apropierea orașului. Chiar atunci, privind pe fereastra vagonului, zăresc un tânăr cerșetor. Mergea, cu picioarele goale, pe lângă calea ferată. Pielea sa brună strălucea în soare, printre zdrenţe. Era mai frumos ca micul cerșetor al lui Murillo și mai real decât copilul cu picior diform al lui Ribera. El cerșea așa cum se cerșește în Spania, deoarece avea aerul că-ţi face o favoare cerându-ţi de pomană.

Murdar și zdrenţăros, era, cu toate acestea, stăpânul lumii, care mergea liber, scăldat în soare și în lumină, și nu un oarecare călător ţinut prizonier de un tren. Mă gândeam atunci că mi-ar fi plăcut să fiu ca el, pentru a-mi reîncepe viaţa, pornind de foarte jos, cu cincisprezece ani în urmă, eu care alerg neobosit în căutarea tinereţii mele.

Dar numai pentru că, de secole, oamenii s-au obișnuit să fie sclavii civilizaţiei, eu nu voi fi obligat să duc aceeași viaţă servilă și convenţională. Stăpân pe vasul meu, voi naviga în jurul lumii, îmbătat de aer, de spaţiu și lumină, ducând o viaţă simplă de marinar, scăldându-mi în soare trupul care nu a fost creat pentru a fi încarcerat în casele oamenilor.

Și, fericit că mi-am găsit vocaţia și mi-am în plinit visul, recit la timonă poemele mele preferate despre mare…

Astfel, noaptea trece repede. Una câte una, stelele dispar. O lumină cenușie apare dinspre răsărit, și încep să deslușesc formele și liniile lui *Firecrest.*

E frumoasă corăbioara mea, când vine ziua.

CAPITOLUL X

Primele furtuni în zona uraganelor

Ziua de 9 august (șaizeci și patru de zile de la plecarea din Gibraltar) îl găsește pe *Firecrest* la aproximativ 500 de mile Est de Insulele Bermude și la aproximativ 1200 de mile de New York, portul meu de destinaţie. Dacă ar fi să mă încred în propria-mi experienţă, îmi mai era necesară în jur de o lună pentru a-mi încheia călătoria. Știam însă că trecutul nu este un indiciu sigur pentru viitor.

Am arătat că furtuni teribile din Vest se găseau între poziţia mea actuală și coasta americană, previziune care mi-a fost întru totul împlinită.

De fapt, am avut, chiar din această zi, un indiciu relativ la ceea ce va urma.

Au fost vijelii și o mare foarte agitată toată noaptea. Vântul bătea din Vest și foarte puternic; voiam să trec prin sudul Insulelor Bermude ca să întâlnesc Gulf-Stream-ul și să profit de curentul său Nord-Estic, pentru a mă îndrepta spre New York.

Așa că l-am întors pe *Firecrest* către Sud-Est.

Pe tot timpul după-amiezii, vasul a stat, practic, la capă, în timp ce eu reparam rupturile din vela mare. După prânz, exact când voiam s-o înalţ din nou, vântul a atins forţa unei adevărate furtuni.

Valurile erau înalte și se spărgeau, năvălind peste bord; aflat continuu sub apă, cuterul îngust se înclina sub forţa vântului și plonja în mare. Puntea avea deja înclinaţia unui acoperiș de casă și de aceea trebuia să mă deplasez cu multă atenţie. O alunecare, și eram azvârlit peste bord, în timp ce vasul meu, fără stăpân de-acum înainte, ar fi plecat mai departe, lăsându-mă hrană rechinilor și doradelor.

Puntea era măturată în așa măsură de valuri, încât eram nevoit să ţin spiraiurile și tambuchiul închise. Era foarte cald în cabină; în asemenea condiţii, a face de mâncare era o sarcină extrem de dificilă. Locul era exact atât de larg cât să stau între rește la tribord și butoaiele cu apă de partea cealaltă.

Dacă, într-un moment de neatenţie, așezam undeva o cană sau o farfurie, aceasta se rostogolea imediat pe podea, ajungând în partea opusă. Rește avea și el prostul obicei de a vărsa apă fierbinte peste picioarele mele goale; trebuia să-mi menţin atenţia încordată, atâta timp cât vasul avea ruliu.

În această după-amiază, o enormă balenă mi-a tăiat calea, mutând din loc munţi de apă. Monstrul se deplasa în linie dreaptă, cu o viteză de peste 10 noduri, urmărită, probabil, de narvali, inamicii ei naturali; balenei nu-i păsa prea mult de obstacolele întâlnite pe drum.

Furtuna a continuat toată noaptea. Am schimbat direcţia, îndreptându-mă către Nord-Nord-Vest și, după ce am potrivit velele, astfel încât *Firecrest* să-și menţină drumul, am dormit într-o cușetă care părea că vrea s-o ia la sănătoasa.

A doua zi, m-am trezit la patru dimineaţa, exact la timp pentru a salva vela mare de o puternică rafală care învârtejea spuma de la suprafaţa mării și care, cu siguranţă, mi-ar fi produs mari pagube.

Era, pe drept cuvânt, un timp mizerabil. Un vânt turbat îngrămădea în faţa lui

valuri uriașe cu creste înspumate. Când vasul plonja în mijlocul lor, îşi cufunda prova într-un vârtej de spumă care zbura în pânze și alerga de-a lungul punţii, scurgându-se la pupa.

O mare armadă de nori negri acoperea cerul de la un orizont la altul și grămezi de nori de fur tună erau răspândiţi la altitudini înalte; ploaia îmi lovea cu putere faţa.

Eram ud leoarcă, îmbibat cu apă de mare, spălat, rând pe rând, de spuma valurilor și de apa de ploaie, dar era cald și nu aveam haine pe mine, de altfel total inutile în această situaţie. Fără haine mă uscam mai repede.

Nu mă plângeam niciodată de timpul urât; mă aşteptam la el și el era acela care pune la încercare îndemânarea și rezistenţa unui adevărat marinar și a navei sale. Departe de a fi impresionat de măreţia oceanului furios, mă pregăteam pentru apropiata bătălie:

aveam un adversar de temut și, vesel în furtună, când tam toate cântecele marinărești pe care mi le aminteam.

Firecrest plonja în spumă, de parcă se voia submarin, și se înclina cu toată greutatea sub loviturile vântului; furtuna sufla drept din direcţia spre care mă îndreptam și cuierul avea de luptat pentru fiecare metru câştigat.

Nu se comporta deloc rău pe acest timp urât.

Dar bompresul a fost cu totul cufundat în apă și, când a ieșit la suprafaţă, am putut simţi cum întreg greementul se cutremura. Nu prea aveam încredere în straiurile bompresului; dacă unul ar fi cedat, aș fi putut pierde bompresul.

Valurile erau atât de înalte, încât era foarte dificil să examinez cerul; când, pentru scurte momente, ecranul de nori se spărgea lăsând soarele să apară, trebuia să aștept să mă aflu pe creasta unui val, pentru a zări orizontul.

Până la urmă am reușit să-mi confirm că mă aflu la 33° latitudine și 56° longitudine.

Furtuna continua cu violenţă; am coborât sub punte și am descoperit că *Firecrest* luase enorm de multă apă; capacele spiraiurilor erau prinse și strânse cât se poate de bine dar, din timp în timp, puţină apă tot intra; jos, totul era scăldat în apă de mare.

După-amiază, furtuna și-a schimbat direcţia către Sud-Vest, dar nu a slăbit deloc în intensitate; la ora 7, în momentul în care m-am dus să prind o terţarolă la focul mic, acesta s-a rupt de sus până jos. Era foarte greu să lucrez pe o punte măturată de valuri, dar am reușit să-l cobor și să rotesc ghiul pentru a reduce suprafaţa velei mari.

Deși eram obosit și ud până la piele, nu m-am putut odihni, pentru că o bună parte din noapte am recusut vela ruptă. În timpul nopţii furtuna și rafa lele de vânt s-au succedat neîncetat.

A doua zi, furtuna s-a mai domolit, dar marea era în continuare foarte agitată; timp de aproxiniativ 24 de ore vremea a fost mai blândă și am putut să-mi repar toate pânzele.

Luni, 13 august, observaţiile mi-au arătat că parcursesem în jur de 45 de mile în 24 de ore. Nici nu puteam face mai mult în direcţia Vest, luptându-mă cu furtunile

care mă deplasau spre Nordul Bermudelor; nu puteam, de-acum, decât să mă intersectez cu curentul Gulf Stream-ului mult mai la Est.

În după-amiaza acestei zile de luni, *Firecrest* se clătina violent într-o nouă furtună, pe o mare dez lănţuită; bompresul se scufunda continuu în valuri și efortul transmis catargului era foarte mare; în cu pa aceea, eram convins că un bompres lung și picul velei mari nu erau decât o sursă de necazuri pentru un navigator solitar. Am hotărât să-mi modific greementul, înainte să acostez la New York, și să-l înlocuiesc printr-o velatură triunghiulară Marconi care să fie echilibrată de un bompres mai scurt.

Am renunţat să mai repar unul din focuri pentru că mi-ar fi consumat toată aţa rămasă.

Talazuri furioase s-au lovit de bordaj toată noaptea; a doua zi în zori, totul era ud leoarcă în cazarma prova. La ora 4 dimineaţa, *Firecrest* înota într-o mare turbată și încerca să-și croiască drum împotriva unei furtuni din Vest.

Barometrul cobora, avertizându-mă că vijelia nu atinsese încă punctul culminant; în cursul dimineţii, furtuna spori în intensitate și, către ora 11, atinsese o violenţă de nedescris; jos, totul era în dezordine. Mi-era foarte greu să-mi pregătesc masa;

Încercam, în zadar, să fierb niște orez, când un val se sparse, rostogolindu-se la bord, și apa fierbinte mi se revărsă pe genunchi.

M-am urcat pe punte, unde am descoperit că valul îmi purtase capacul de la magazia de vele toc mai la pupa.

În vela mare și în foc au început să apară găuri mari și am fost nevoit să le cobor. Era, pentru mine, ocazia să încerc ancora de furtună, lăsând vasul să deriveze, dar mi-am dat seama că nu era mare diferenţă și că se comporta la fel de bine și fără ancoră.

Mulţi marinari pretind că o ancoră de furtună este foarte utilă, când nu poţi înălţa pânzele, pentru a menţine prova în vânt, dar eu n-am fost câtuși de puţin convins de asta. Propria-mi experienţă a contrazis tot ceea ce a fost scris despre navigaţia pe timp de furtună. Cred că pericolul de a fi rostogolit în spuma valurilor nu îl pândea pe un vas de talia lui *Firecrest.* Consideram că nu erau mari diferenţe între a expune valurilor pro va bordurile sau pupa, atâta timp cât vasul deri va fără să înainteze. Să înalţ o pânză mică, la capă — sub velatură redusă — mi se părea cel mai puţin periculos.

Am fost nevoit să acopăr magazia velelor cu vele vechi, pentru a împiedica pătrunderea apei.

Pe când încercam să-mi pregătesc masa, pom pa reșoului, care împinge petrolul sub presiune de-a lungul unui mic orificiu, se sparge și sunt nevoit să renunţ la bucătărie; deși eram foarte obosit, mi-am petrecut o bună parte din noapte reparând

Norii de furtună au dispărut a doua zi dimineaţă, pe 15 august, și forţa vântului s-a diminuat puţin. Toată noaptea *Firecrest* a plutit cu anco ra de furtună. Chiar înainte de prânz am înălţat velele și la prânz mi-am reluat drumul către Nord Vest.

Era pentru ultima oară când foloseam ancora de furtună, deoarece o consideram prea puţin utilă.

La douăzeci de minute după ce mi-am reluat drumul, o rafală puternică a lovit cuterul și mi-a rupt în fâșii focul mic, pe care îl reparasem toată noaptea, timp de zece ore nesfârșite. Într-o clipă s-a destrămat, dintr-o singură lovitură de vânt. Cu toate acestea, am reușit să zâmbesc, gândindu-mă la orele pe care le-am petrecut cosând bucăţile împreună. Rămânând fără focul mic, am înălţat un alt foc în locul lui.

Până în clipa asta nu mai dormisem de 30 de ore. *Firecrest* avea grijă singur de el însuși, așa că am putut dormi vreo două ore; în ziua următoare, furtuna se mai domolise și m-am apucat să fac ordine, aruncând peste bord lot ce consideram inutil.

Asta îmi face, întotdeauna, cu adevărat plăcere, iar marea are bucuria de a îndepărta tot ceea ce nu ne mai place.

Doradele îl însoţesc, în continuare, pe *Firecrest,* dar acum sunt foarte timide și nu mai îndrăznesc să intre în raza harponului meu. În ziua următoare am reușit, totuși, să străpung una, care avea aproape un metru lungime.

Mă gândesc cu un surâs pe buze la superioritatea mea momentană, dar va veni o zi când acești pești lacomi îşi vor lua revanșa: recompensă a un măririi lor perseverente și răbdătoare.

Pe data de 18 august, furtuna revine în forţă, velele reîncep să se descoasă și părţi întregi din echipament se distrug din cauza efortului. Pompa nu mai era bună de nimic, valurile erau uriașe și puternice și, ia sosirea nopţii, eram înfrigurat, ud leoarcă și teribil de obosit; am luat o doză de chini nă pentru a preveni răceala. După ce am fost lipsit de apă o lună întreagă, acum aveam atât de multă încât nu eram în stare s-o înlătur; mi-era imposibil să împiedic căderea ploii și spuma mării care se scurgeau, printr-o deschizătură, în magazia cu vele.

Apa era de-acum în cabină, la nivelul podelei, și, când *Firecrest* lua o bandă considerabilă, ea pătrundea în sertare și în cușete udând și murdărind totul.

Afară, acum, se dezlănţuise un adevărat ura gan. Cerul era acoperit în întregime de nori negri și era atât de jos și de apăsător încât ziua se transformase în noapte. Am strâns vela mare, aproape până la refuz. Vasul abia putea să se împotrivească valurilor. Ploaia cădea în torente, tăioasă, împinsă de forţa furtunii, și mă orbea în așa fel încât cu greu deschideam ochii și, atunci când reușeam, vedeam cu greutate prova și pupa vasului. Timp de multe zile am fost victima ploii și a spumei mării. Mâinile mele aveau acum o piele atât de moale și sensibilă, încât am suferit îngrozitor când am avut de întins scotele.

CAPITOLUL XI

Marea încercare

Nici furtunile care îmi distrugeau pânzele, nici apa care pătrundea în cabină, nici ploaia de spumă care mă biciuia neîntrerupt nu au putut să domolească dragostea mea pentru mare. Un mari n-ar care traversează singur oceanul trebuie să fie pregătit pentru momente dificile. Bătrânii marinari care făceau înconjurul capului Horn trebuiau să lupte permanent pentru existenţă și sufereau de frig mai mult decât mine.

Știam că era posibil ca, într-o bună zi, *Firecrest* și cu mine să întâlnim o furtună atât de puternică, încât să ne scufunde, dar acesta este un sfârșit pe care toţi oamenii mării trebuie să-l ia în calcul.

Există, oare, o moarte mai frumoasă pentru un marinar adevărat?

Furtuna a continuat de-a lungul întregii nopţi de 19 august; unul după altul, valurile loveau micul cuter care se zgâlţâia amarnic. Eram trezit deseori de loviturile mării și de înclinarea puternică a vasului.

Încă din dimineaţa de 20 august mi-am dat sea ma că această zi va constitui punctul culminant al tuturor furtunilor cu care mă confruntasem. *Firecrest* a fost, efectiv, foarte aproape de debarcarea în portul navelor pierdute. Cât vedeai cu ochii, nimic altceva decât un vârtej furios de apă, peste care stătea aplecată o armadă de nori negri ca cerneala, împinși de furtună.

La ora 10, vântul a atins intensitatea unui uragan, valurile au devenit teribil de agitate, scurte și distrugătoare; vântul făcea din crestele lor mici vâr tejuri care se rostogoleau și deveneau munţi de spumă; se repezeau asupra corăbioarei mele, de parcă voiau s-o distrugă. Dar *Firecrest* îşi urma drumul, de-a lungul valurilor, cu atâta vitejie încât aveam chef să cânt. Asta-i viaţa.

Dintr-odată, o mare nenorocire păru că mă lovește. Era chiar la prânz; *Firecrest,* doar cu vela mare terţarolată și cu focul, îşi continua drumul cu vântul la travers. Deodată, văd venind dinspre orizont un val enorm, a cărui creastă albă și mugitoare părea atât de înaltă încât le depășea pe toate celelalte. Cu greu îmi puteam crede ochilor.

Era pe cât de frumos, pe atât de înspăimântător.

Venea către mine cu o rostogolire de tunet. Știam că, dacă rămâneam pe punte, mi-aș fi găsit cu şi guranţă moartea, pentru că ar fi fost imposibil să nu fiu azvârlit peste bord. Noroc că am avut timp exact cât să mă retrag și astfel, când valul s-a spart furios, mă aflam pe la jumătatea catargului mare. *Firecrest* a dispărut, acoperit de tone de apă și de munţi de spumă. Vasul ezita și se înclina din cauza șocului iar eu mă întrebam dacă va reuși să revină la suprafaţă.

Încet, a ieșit din spumă și valul a trecut. Am coborât de pe catarg și am descoperit că valul luase cu el partea exterioară a bompresului. Agăţat de straiuri, un morman de parâme și vele agitate de vânt izbea bordajul cu lovituri de berbece, amenințând din clipă în clipă cu străpungerea cocii și cu scufundarea noastră în abisuri.

Catargul fusese scuturat cu putere; șarturile din babord slăbiseră. Era foarte posibil să pierd catargul, chiar dacă partea ruptă din bompres nu ar fi găurit coca.

Vântul îmi biciuia obrajii cu o forţă în credibilă și puntea se afla mai tot timpul sub valuri.

Am făcut tot ce se poate pentru a-mi salva vasul. Pentru început, trebuia să cobor vela mare; uraganul împinsese atât de tare pânza spre balansina tribordului, încât era extrem de dificil să cobor vela mare și să o strâng pe punte. Și mai greu mi-a fost să ridic partea ruptă a bompresului la bord; puntea era alunecoasă și vântul sufla atât de tare, încât eram nevoit să mă târăsc, pentru a nu fi aruncat în mare. Mă ţineam de sarturi. Partea ruptă din bompres era teribil de grea; a trebuit s-o prind cu o parâmă, înainte ca valurile să mi-o smulgă. De mai multe ori, era să mă tragă peste bord. În sfârşit, am reușit să recuperez focul și bompresul pe care le-am fixat pe punte. Era deja aproape noapte și eram mort de oboseală. Dar trebuia să repar catargul și nu mă puteam odihni până nu făceam măcar o încercare. Urcându-mă pe catargul clătinat la fiecare val, am descoperit că legăturile care fixau șarturile din babord au cedat de-a lungul catargului.

De două ori m-am dezechilibrat și am fost proiectat în aer; suspendat de o fungă, am revenit pe catarg strivit de forţa vântului. Eram prea obosit pentru a mai putea face vreo reparaţie și am coborât pe punte, pentru a găsi vasul vibrând sub rafale.

Mi-era teamă că puntea se va sfărâma din pricina atâtor solicitări.

Am înălţat vela de furtună și am făcut o voltă în celălalt bord, lăsând șarturile din tribord să primească toată forţa furtunii.

Acum zguduiturile nu mai erau așa puternice; era noapte și, după ce am închis totul, am coborât în cabină. Eram extenuat.

Am încercat să fac focul, dar niciunul din cele două reșouri nu voia să funcţioneze. M-am dus la culcare înfometat, îngheţat și ud leoarcă: pentru prima dată în viaţă eram un marinar trist și nefericit.

Insulele Bermude se aflau la doar 300 de mile și New York-ul, din cauza ocolului pe care Gulf Stream-ul mă obliga să-l fac, la cel puţin 1.000 de mile. Știam că era mai înţelept să mă îndrept către insulele Bermude, pe care le-aș fi atins în câteva zile, și acolo să repar stricăciunile, înainte să pornesc spre America. Hotărâsem să întreprind călătoria din Gibraltar în America fără escală. Abandona rea acestui proiect îmi rupea inima, și mă copleșise o tristeţe de moarte.

În acest moment, nu îmi mai păsa deloc dacă un val îl lovea pe *Firecrest* și pe mine și ne arunca pe fundul oceanului. Degeaba încercam să dorm; catargul era zgâlţâit cu atâta putere, încât mă te mi-am să nu se rupă până la ziuă. Am zăcut, așa, multe ceasuri, întins, epuizat, pe cușetă, pradă unei profunde disperări. Și totuși, în pofida febrei ce-mi mistuia creierul, o idee fixă mă teroriza. Știam că trebuie să merg în Bermude și, cu toate acestea, nu mă gândeam decât la New York, care era portul meu de destinaţie.

Pe loc, m-am hotărât să încerc ceva ce părea imposibil; m-am sculat și, cum înainte de toate trebuia să mă hrănesc, am început prin a-mi repara reșourile. Am rupt trei ace, unul după altul, până am reușit să pilesc unul, care să poată curăţa gaura prin care trec vaporii de petrol.

Odată cu venirea zilei, am fost capabil să-mi pregătesc o masă compusă din slănină friptă și ceai; acum mă rușinam de mine însumi reproșându-mi că m-am putut gândi, chiar și o clipă, să mă îndrept spre Bermude.

Deși furtuna se mai domolise puţin, vântul sufla încă cu putere în această dimineaţă de 21 august, iar marea era în continuare foarte agitată. Trebuia să consolidez catargul și să repar stricăciunile. Era foarte greu să te caţeri pe acest catarg care se clăti na; și era și mai greu să rămâi acolo. Cu picioarele în jurul crucetei, trebuia să lucrez cu capul în jos. În această poziţie, am pierdut mai mult de-o oră până am reușit să prind împreună cele două șarturi, pentru a le împiedica să alunece.

Mai aveam de reparat bompresul rupt. Aveam nevoie de un fierăstrău și de un topor. Cu ajutorul lor, am făcut o crestătură în partea ruptă a bompresului și am reușit astfel s-o fixez la locul ei, dar acest bompres improvizat era cu trei metri mai scurt. Dar partea cea mai grea abia acum începea.

Trebuia să improvizez o subarbă, care să susţină extremitatea bompresului. Am tăiat o bucată din lanţul ancorei și am prins una din extremităţi de un inel fix de la prova, exact deasupra liniei de plutire.

Nu-mi rămânea decât să stau atârnat, cu capul în jos, cu picioarele în jurul bompresului, și, cum prova se ridică şi cobora în ritmul valurilor; ieșeam din apă pentru a fi din nou scufundat la un metru adâncime. Nu-mi dau seama cum, dar totuși am reușit.

Când, cu greutate, am reușit să repar toate stricăciunile, furtuna s-a domolit dintr-odată, ca și cum ar fi recunoscut că a fost învinsă de viteaza mea corăbioară și că nu-i putea face acesteia niciun rău.

Am putut face două observări și m-am convins că mă aflu la 36° latitudine Nord și 62° longitudine Vest; eram la aproximativ 800 de mile de New York, în linie dreaptă, dar, în realitate, la 1.000 sau 1200 de mile.

Eram absolut epuizat, însă bucuria victoriei îmi dădea puteri nelimitate. M-am întors la treabă, pentru a repara pompa, și am descoperit o bucată de chibrit în ventil, care o împiedica să funcţioneze.

După două ore, vasul era uscat. Urcându-mă pe ea targ pentru a verifica reparaţia, mi-am dat seama că șarturile erau foarte uzate și că trebuia să fiu foarte atent pentru a-mi păstra integritatea bărcii până la New York.

Cu un bompres scurt și velatura redusă la pupa, *Firecrest* nu era bine echilibrat. Păstrând cârma cu totul într-o parte și aproape în vânt, deriva era foarte mare.

Toate reparaţiile erau acum terminate. Am fixat cârma și am poziţionat velele astfel încât *Firecrest* să poată naviga singur către New York.

În sfârșit, m-am aruncat extenuat în cușetă pentru o odihnă binemeritată.

Am fost pe rând gabier, velar, tâmplar și navigator și, mulţumit că mi-am îndeplinit misiunea mea aspră de matelot, am adormit surâzând gândului că, pe o mare potrivnică, corăbioara mea se apropia, totuși, de scopul îndepărtat pe care am sperat mereu să-l ating.

CAPITOLUL XII

Traversarea Gulf-Stream-ului.
O întâlnire pe mare

Furtuna a mai durat încă patru zile și, pe 22 august, citesc în jurnalul de bord:

— Ora trei, vijelie; ora cinci, vântul se înteţește, valurile se sparg și se rostogolesc la bord; ora opt, marea crește; ora zece, furtună puternică și ploaie;

la prânz, mare foarte agitată. Se rupe balansina din babord; vela mare se desface la cusături. Ora trei, după-amiază, furtună puternică; ora patru, vijelie, mare foarte agitată; vasul se conduce admirabil.

Vânt Vest, Sud-Vest, ruta Nord-Vest. Lipsă de cartofi. Am cinci cartofi fierţi, la masă. M-am săturat de orez. Ora șapte, uragan. Vântul urlă și suflă cu furie. Sunt obligat să ţin la capă. Cer sumbru și ameninţător către Vest. Cobor focul. Furtuna este atât de furioasă că mi-l rupe. Acum marea e mai caldă și trebuie să fiu în Gulf-Stream».

A doua zi, n-am noroc; reparam velele când, pe la ora 10, zăresc un pește de un metru și jumătate și îl străpung cu harponul; dar, în același moment, mă dezechilibrez și sunt nevoit să abandonez harponul, pentru a nu fi aruncat peste bord. N-am reușit să prind peștele, așa că m-am hrănit, aproape exclusiv, cu orez.

Numeroși pești zburători care au căzut pe punte m-au despăgubit cu prisosinţă. Era a douăzecea zi de furtună; eram leoarcă de apă și luam cu regularitate chininǎ.

Când rememorez toate aceste întâmplări, mă gândesc că, dacă valului din 20 august i-ar fi urmat al doilea, de aceeași intensitate, *Firecrest* ar fi putut deveni o biată epavă, la sute de mile de drumul pacheboturilor; cu toate acestea, am sentimentul că aș fi reușit, totuși, să ajung la New York, construind din resturile catargului un catarg improvizat și folosind o mică velă pătrată. Poate, astfel, s-ar mai fi adăugat două-trei luni până la atingerea coastei americane.

Dar, în realitate, valul acesta a fost, cum zic marinarii, un val de timp frumos. El a marcat punctul culminant al furtunii și a anunţat apropierea timpului favorabil.

Timp de douăzeci de zile consecutiv, *Firecrest* a luptat împotriva vijeliilor și furtunilor și, în final, împotriva acestui uragan care putea să-i încheie călătoria. Cuterul purta urmele bătăliei duse împotriva oceanului.

Rupturi străbăteau, în zigzag, toate velele. Un tambuchi fusese luat de valuri și bompresul im provizat micșora în așa măsură velatura de la prova, încât toată suprafaţa velelor era dezechilibrată. Eram mândru de corăbioara mea.

Concepută și construită pentru viteză, ea a demonstrat că poate fi un splendid vas de croazieră.

Semnele muncii mele de matelor marcau velele și întreg greementul. Cu toate acestea, vasul era curat și în bună rânduială.

Incapabil să mai facă mult drum spre Vest, împotriva furtunilor și Gulf-Stream-ului, *Firecrest* s-a abătut spre nord și acum era foarte aproape de insula Nantucket,

la 360 de mile, la Est.

Am traversat Gulf-Stream-ul și m-am apropiat de drumul urmat de marile pacheboturi care vin de la New York către porturile europene. Mă așteptam să văd norii lor de fum și mulţimea de lumini, dacă m-ar fi depășit în timpul nopţii. Începuse să fie frig și mi-am dat seama că am ieșit din curentul Gulf Stream-ului.

Velele se sfâșiau și se descoseau una după alta.

Pe 25 august, tocmai terminasem de reparat colţurile velaturii de furtună, când un vânt ticălos le-a rupt și am fost nevoit să cobor vela, să intru în cabină și s-o repar din nou.

Firește, pe mare, o furtună nu este un eveniment de prea mare importanţă, cu condiţia să aibă loc atunci când ai suficiente vele; nu trebuie decât să cobori în grabă vela sau să urmezi vechea expresie marinărească: *Salută vijelia!*

La prânz, am reparat vela de furtună și am determinat poziţia vasului, cu ajutorul sextantului și cronometrului; ne aflam la 62° longitudine Vest și

38° latitudine Nord.

Asta demonstra că m-am îndepărtat de drumul

Vest și m-am apropiat de drumul Nord, deoarece doream să ies, cât mai mult posibil, din raza curentului opus Gulf-Stream-ului. Bătea, din Vest, un vânt puternic după furtună, și cerul înseninat scotea la iveală porţiuni de-un albastru fermecător. Sub vela de furtună, *Firecrest* se comporta minunat, până când, târziu, spre după-amiază, vântul s-a domolit; am ridicat atunci vela mare.

A doua zi dimineaţa de 2 august, am găsit doi pești zburători pe punte și, pentru ultima dată, am putut să-mi pregătesc masa din carnea lor delicioasă. Vântul și-a schimbat direcţia spre Nord-Vest; am schimbat-o și eu Vest-Sud-Vest. Mi-am petrecut ziua punând totul în ordine și reparând vela mare care, din nou, se descususe. Noaptea a fost foarte calmă.

În ziua următoare, am observat, pentru prima dată în călătoria mea, unul dintre cele mai stranii spectacole ale mării; o trombă de apă. O furtună care avusese loc cam la o milă depărtare a adus un nor jos și negru. La contactul acestui nor cu oceanul s-a creat o coloană de apă, în formă de tirbușon, s-a învolburat o clipă, apoi s-a scufundat în mare. A fost un spectacol magnific, dar mi-a fost imposibil să văd unde începea apa și unde se terminau norii, și nu puteam să-mi ex plic cum totul a luat naștere cu vântul, care avea viteza trăsnetului.

Deși mă aflam mult spre nord, doradele îmi urmăreau vasul în continuare; pe 27 august am ucis una cu carabina și s-a scufundat ca un pietroi. Peștii zburători au dispărut. Fără harponul cu care aș fi putut pescui, iată-mă limitat la un regim strict de cereale, slănină, orez și cartofi.

A doua zi, vântul era favorabil. Cu focul-balon ridicat, am fost capabil să înaintez foarte bine spre Vest, și la prânz mă aflam la 65°40 longitudine.

Marea și peștii au acum o culoare total diferită și nici algele nu mai sunt aceleași. Cu siguranţă am ieșit din Gulf-Stream. Lochul nu mai funcţionează.

Probabil este plin de sare, și ar trebui spălat în apă dulce, fierbinte. Cred că se apropie uscatul, deoarece păsările marine sunt din ce în ce mai numeroase.

În noaptea de 28 august, am zărit pentru prima dată un vapor îndreptându-se spre Vest, cu toate luminile aprinse. După atâtea luni de singurătate, am trăit o senzaţie ciudată la vederea altui vas pe mare. Nu mă mai simţeam stăpânul oceanului și priveam acest pachebot cu un sentiment de tristeţe.

Mă aflam, într-adevăr, pe drumul vapoarelor, fiind că a doua zi am mai zărit unul. Am înălţat tricolorul francez, mândru să le demonstrez străinilor că mai existau încă marinari în Franţa. *Firecrest* realizase o călătorie plină de curaj; îmi doream să împart laurii cu ţara mea. Când vaporul se afla suficient de aproape, am făcut semne cu braţele. Iată mesajul pe care l-am trimis.

„Yachtul *Firecrest.* 84 de zile din Gibraltar”.

Mi-era foarte greu să fac semne, deoarece hula era puternică și trebuia să mă ţin zdravăn pe punte în timp ce-mi agitam braţele. Vaporul părea că nu mi-a înţeles mesajul, dar, totuși, a încetinit motoarele și s-a apropiat.

Căpitanul, aflat pe puntea de comandă, m-a întrebat într-o franceză stricată și în engleză, printr-un megafon, ce doresc; eu nu aveam o portavoce, dar i-am strigat că nu voiam să-l opresc și că îl rugam doar să mă semnalizeze la New York; am adăugat că eram într-o croazieră cu pânze, că eram perfect mulţumit și că nu aveam nevoie de nimic.

Dar, deoarece un mare număr de emigranţi vorbeau în același timp, nu am putut să mă fac înţeles.

Pasagerii păreau foarte excitaţi și surprinși să vadă micul vas cu echipajul său solitar și vorbeau zgomotos, toţi odată. Abia acum, când îmi amintesc că eram aproape în pielea goală și negru ca un drac, realizez mirarea și agitaţia lor.

În zadar încercam să le sugerez să-și urmeze drumul, neavând nevoie de ajutorul lor, pentru că vaporul s-a apropiat periculos de aproape de mine și și-a oprit motoarele. Coca lui uriașă mi-a luat vântul și n-am mai putut înainta, încât am intrat în derivă. Hula îl împingea pe *Firecrest* către bordurile de oţel ale vaporului.

Acum, *Firecrest* se afla într-un pericol mult mai mare decât în orice furtună prin care a trecut.

Mi-au aruncat un cablu de remorcaj. Le-am cerut să se retragă puţin în faţă, pentru a scăpa de vecinătatea lor periculoasă, dar au fost atât de încântaţi că și-au repus motoarele în mișcare încât au hotărât să mă adopte. În zadar le strigam că nu doream niciun ajutor pentru a ajunge la New

York. Până la urmă am fost nevoit să tai remorca, cu un cuţit. Abia acum, datorită avântului, mă puteam guverna singur și astfel am reușit să mă îndepărtez de vapor.

Credeam că lucrurile s-au liniștit, dar am descoperit că au coborât o barcă la apă. Doi tineri ofiţeri greci, acoperiţi cu aur, ca generalii sud-americani, se apropiau; erau teribil de înspăimântaţi să urce la bord pe așa o hulă puternică, dar, cu toate acestea, și-au luat inima în dinţi și s-au rostogolit la picioarele mele.

Unul dintre ei m-a întrebat de ce nu mă aflam la cârmă când *Firecrest* era alături

de vapor. I-am răspuns că, dacă ar fi un adevărat marinar, și nu un mecanic de bord pe un tren de apă, ar ști cu siguranţă că un vas cu pânze nu poate fi condus fără vânt și că nu traversasem singur Atlanticul pentru a primi lecţii despre modul în care ar fi trebuit să-mi stăpânesc corăbioara.

În continuare, le-am spus că n-am avut intenţia să-i opresc dar am dorit să le cer să transmită un mesaj la New York, și le-am notat pe o bucată de hârtie numele meu și al vasului.

Celălalt mi-a spus că mi-au adus apă și hrană și m-a întrebat dacă îmi sunt necesare. Am răspuns că am suficientă hrană dar că, totuși, accept ceea ce au avut amabilitatea să-mi aducă.

Unul dintre cei doi tineri ofiţeri m-a întrebat dacă aș dori să-mi cunosc poziţia, și mi-a scris pe o hârtiuţă că mă aflam la 41° latitudine și la 62°30 longitudine. După observaţiile mele, longitudinea era de *66*°40, și am fost foarte surprins să constat că era o diferenţă de 200 de mile. Ei insistau, totuşi, asupra exactităţii stabilirii poziţiei. Firește, puteam crede că cronometrul meu era defect din cauza derivelor provocate de ocean. De aceea, deși eram încrezător în observaţiile mele, am păstrat în jurnalul de bord ambele poziţii. Am avut ocazia să verific, mai târziu, că a mea a fost cea corectă, dar nu voi ști niciodată dacă tinerii ofiţeri s-au înșelat sau dacă vaporul era el însuși pe o rută greșită.

Când vizitatorii s-au întors pe vapor, am descoperit că hrana adusă de ei nu-mi era de niciun folos. Erau trei sticle de coniac și cutii de conserve, pe care nu le pot suferi.

Câteva clipe, după ce vaporul s-a îndepărtat, toţi emigranţii îl aclamau pe *Firecrest.* Am răspuns salutând cu pavilionul.

În curând orizontul era liber și eram fericit să fiu din nou singur.

CAPITOLUL XIII

Ceaţa. Sosirea la New York

Au urmat trei zile de calm și ceaţă. *Firecrest* se afla în mijlocul rutei vapoarelor de cursă lungă. Toate velele de timp frumos erau înălţate. Cu bompresul său scurtat și cu coca încărcată cu alge. *Firecrest* nu înainta prea repede.

Treceam printr-un adevărat pericol, accentuat acum de ceaţă, străbătând aceste zone frecventate de atâtea vapoare. Nu pot descrie tristeţea lugubră și

apăsătoare a acestor zile ce semănau cu nopţile.

Negura era atât de deasă, încât de la pupa nu puteam zări catargul. Sirenele pacheboturilor se auzeau tânguitor și erau estompate de pâclă.

Semnalele sirenelor ele ceaţă ale velierelor ră sunau peste tot.

Cea mai mare parte a timpului eram aţipit, încercând să recâştig orele de somn pierdute, și aşteptam ca un zgomot de motoare să-mi anunţe apropierea periculoasă a unui pachebot pentru a alerga pe punte ca să suflu în cornul de ceaţă.

În a treia zi de pâclă era cât pe-aci să fiu scufundat de un pachebot. Îi auzeam sirena și zgomotul motoarelor, și aveam senzaţia că se îndreaptă exact spre mine; dar *Firecrest* n-avea vânt în pânze, așa că nu mă puteam îndepărta din calea lui.

Ce puteam face altceva decât să bat clopotul de bord și să sper că vaporul îl va auzi. Timp de câteva minute părea foarte probabil că voi împărtăși des unul căpitanului Slocum, acel faimos navigator soli tar despre care se crede că a fost ciocnit și scufundat pe timp de ceaţă, dar, în sfârșit, vaporul m-a auzit și mi-a semnalat cu sirena că virează către tribord.

În această zi am stabilit că *Firecrest* parcursese 20 de mile în ultimele 24 de ore, aşadar nu avusesem chiar cel mai slab vânt. Cu siguranţă exista un curent și trebuia să mă apropii de pământ.

Duminică, 2 septembrie, erau și mai multe semne ale apropierii uscatului. Apa îşi schimbase culoarea, marsuinii erau mai numeroși și am putut zări chiar câţiva fluturi morţi plutind pe apă.

Mi se confirma acum că navigasem corect. Pe la amiază, o goeletă trecu la o mare depărtare.

Pe la ora trei, în după-amiaza zilei de 3 septembrie, am observat un număr foarte mare de pescăruși și, curând, am descoperit și cauza: la orizont, la trei mile distanţă, trecea o goeletă de pescuit urmată de o adevărată armată de pes căruși.

Briza era foarte ușoară și, timp de două ore, am navigat spre goeletă, căci se afla exact pe drumul către vest. Pe la ora patru, și-a ridicat bărcile la bord și s-a îndreptat către *Firecrest.* Am înălţat atunci tricolorul francez. Goeletă trecu prin faţa mea și am reușit să-i deslușesc numele; *Henrietta* și por tul de înregistrare: Boston.

O șalupă, un *doris,* cum i se spune în Terra Nova, s-a îndreptat către vasul meu și un pescar francez din Saint-Pierre a urcat la bord.

Nu vă pot descrie uimirea lui când a aflat că eu și *Firecrest* venim din Franţa și mândria lui de a fi întâlnit un compatriot.

M-a rugat să vin cu el la bordul goeletei și să luăm masa împreună; așa că, lăsând vasul în voia lui, m-am dus să-i vizitez pe acești pescari curajoși.

Am sărit pe puntea *Henriettei* și m-am cufun dat în pește până la brâu. Privind puntea și pescarii care curăţau peștele, mi-am amintit descrierile lui Kipling, din celebra carte „Căpitanii curajoși.

M-au primit cu zâmbetul pe buze și m-am simţit minunat alături de ei, savurând accentul spaniol al locuitorilor Bostonului; eram ca acasă printre acești pescari, mai degrabă decât printre greci. Ei erau adevăraţi lupi de mare.

Am coborât în cazarma de echipaj și, pentru prima oară după 90 de zile, am

putut gusta pâine și carne proaspete; aveau bucătari foarte buni pe acest vas de pescuit american. Voiau să-mi ofere câte ceva din toate proviziile de la bord, dar am refuzat aproape tot, neacceptând decât niște pâine și câte va fructe.

După ce am mâncat, m-am întors pe punte și am discutat o vreme cu căpitanul Albert Hines, care stătea la timonă și-l supraveghea pe *Firecrest.* Era o senzaţie stranie să-mi privesc vasul de la așa o distanţă și să-l văd singur pe drumul său; am început să mă tem că motorul goeletei s-ar fi putut opri. Cu vântul strâns și cu o briză ușoară îmi era greu să cred că l-aș mai putea ajunge.

Căpitanul era un autentic lup de mare. Era o plăcere deosebită să întâlneşti un asemenea om care cunoștea marea și vaporul său până în cele mai mici detalii. Mi-a dăruit o hartă a bancului Georges — marele teritoriu de pescuit de la Estul insulei Nantucket — și un mosor de aţă pentru vele.

Am aflat că poziţia măsurată de mine, prin observaţii proprii, era absolut corectă.

În acest moment, ceaţa devenise din ce în ce mai deasă și, pentru o clipă, *Firecrest* a dispărut din câmpul meu vizual.

Am început să fiu neliniștit și am fost condus la bord de doi pescari. Le-am dat toate sticlele de co niac primite de la ofiţerii greci. Pescarii s-au întors la goeletă și, în timp ce schimbam semnale de adio sudând în *cornul de ceaţă,* negura deasă ne-a ascuns unul de celălalt.

Vizita de la bordul *Henriettei* a fost un episod foarte plăcut al călătoriei mele. Eram foarte interesat de viaţa pescarilor, în aceeași măsură în care ei erau interesaţi de lunga călătorie a lui *Firecrest.*

Chiar și cu cel mai slab vânt, tot nu mai aveam nevoie decât de câteva zile ca să pătrund în strâmtoarea Long Island, care se află doar la 200 de mile de bancul Georges; dar zilele care au urmat au fost, în general, calme, cu câteva adieri ale brizei, care împingeau vasul, timp de o oră sau două, pentru a-l lăsa apoi, imobil, în mijlocul unei mări moarte.

Mareea, foarte puternică în zona bancului, îl împingea pe *Firecrest* înapoi, din când în când, în timp ce eu reparam velele. Cea mai mare parte a timpului m-am aflat în raza vizuală a unor nave de pescuit.

Folosind harta pe care mi-a dăruit-o căpitanul, am depășit bancurile de nisip de la Nantucket.

Într-o zi, am zărit un cuplu de balene, de-abia un pic mai mari ca *Firecrest;* am tras, cu *Winchesterul* într-una din ele, dar o balenă are foarte puţine puncte vulnerabile. S-au speriat atât de tare, încât s-au îndepărtat, rapid, cu o viteză de cel puţin 20 de noduri.

Era dimineaţa zilei de 10 septembrie, când am descoperit America și insula Nantucket; prima bucată de pământ pe care am întâlnit-o, de la coasta africană, de acum 92 de zile. Contrar părerii tuturor, mă simţeam un pic trist. Îmi dădeam seama că se apropia sfârșitul călătoriei; că toate zilele fericite trăite pe ocean vor lua în curând sfârșit și că eram obligat să rămân pe uscat timp de câteva luni. Nu voi mai fi singur, stăpân la bordul corăbioarei mele, ci printre oameni; voi deveni prizonierul civilizaţiei.

În ziua următoare, am trecut de-a lungul unei flote interminabile de bărci de pescuit cu motor.

Am remarcat, de asemenea, câteva vedete rapide ieșite la pândă pentru a vâna contrabandiștii de alcool. Miercuri, 12 septembrie, am avut bucuria să întâlnesc o parte din flota Statelor Unite, care executa manevre în largul Newport-ului. Era un spectacol extraordinar, și am putut admira distrugătoarele rapide deplasându-se în linie cu o viteză de peste 30 de noduri.

Am hotărât să mă apropii de New York prin strâmtoarea Long-Island, deoarece nu voiam să trec de-a lungul Fluviului de Est. Pentru prima oară, după trei săptămâni, am întâlnit o briză puternică, aproape de insulele Block, pe 12 septembrie, și, seara, intram deja în strâmtoare, părăsind cu regret oceanul.

Acum, vapoarele se înmulţiseră. Pacheboturile, cu punţile lor înalte strălucind de lumină, îmi traversau întreaga noapte. Pentru un călător solitar. Acestea erau de-a dreptul fascinante.

Mi-era imposibil acum să părăsesc cârma, așa cum făceam în larg; eram prea aproape de pământ și trebuia să urmez canalul printre geamanduri pentru a nu îl face pe *Firecrest* să eșueze.

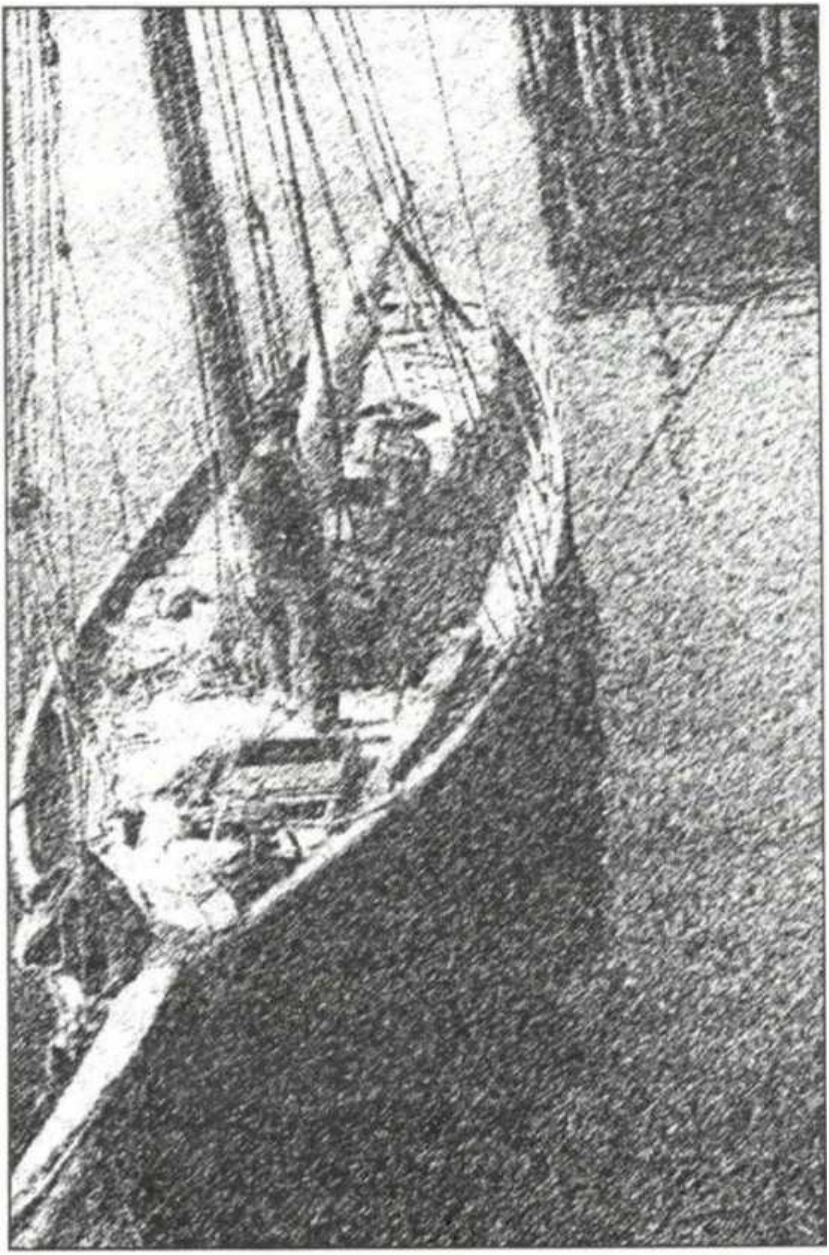
Eram atât de aproape de ţintă și îmi era teamă de un eventual eșec.

Timp de două zile am navigat de-a lungul însulei Longue, admirând splendidele case de ţară și peluzele lor verzi.

Strâmtoarea s-a îngustat; mă aflam acum la gura fluviului East River. La două dimineaţa, pe 1 septembrie, am aruncat ancora în faţa fortului Totten; nu părăsisem cârma timp de 26 de ore.

Călătoria lui *Firecrest* luase sfârșit; acum o sută una zile părăseam portul Gibraltar.

Am realizat ceea ce mi-am propus.



În portul New York

CAPITOLUL XIV

Primele zile pe uscat.
Spiritul de aventură.

Am aruncat ancora în faţa unui fort american. Dis-de-dimineaţă, soldaţii m-au ajutat să-i asigur bărcii mele un loc de acostare. Aproape imediat, un mare număr de curioși, fotografi și reporteri, au urcat la bord. Toţi au fost foarte surprinși să afle că veneam din Franţa. Vaporul grecesc cu care mă întâlnisem în mijlocul oceanului îmi anunţase sosirea; dar s-a crezut că e o farsă scornită de un vas francez de pescuit, rătăcit printre bancuri.

Unii chiar mă bănuiau că mă dedasem la contrabanda cu alcool. Eu, care nu mai vorbisem de mai bine de trei luni, a trebuit să răspund, o zi întreagă, interminabilelor întrebări ale ziariștilor. Am fost nevoit apoi să răspund fanteziilor fotografilor și, cu toate că nu dormisem de trei zile, m-am căţărat și am coborât, de mai multe ori, pe catarg, pentru a fi filmat.

Nu mă mai simţeam bine la bord, pentru că domeniul mi-era invadat, constant, de o mulţime de vizitatori. Trebuia din nou să mă supun tira mei vieţii civilizate. Printre altele, îmi amintesc că mi-a venit destul de greu să port din nou pantofi.

Am trecut, după debarcare, printr-o lungă pe noadă de depresie. Succesul m-a lăsat complet indiferent. Trăisem prea mult timp într-o lume a idealului și a visului, și toate exigenţele vieţii cotidiene mă răneau profund. Mă gândeam fără încetare la fericitele zile petrecute pe ocean: abia sosit, visam deja să plec iarăși.

Și totuși, am câteva amintiri încântătoare din timpul șederii mele la New York.

Nici nu pot spune cât de mult le datorez căpitanului Snidow și soţiei sale, o franţuzoaică urcată prima la bord, și care s-a străduit să-mi facă sejurul la Fort Totten cât mai plăcut posibil.

Yachtmenii americani m-au tratat ca pe un frate.

Bill Nutting, eroul unei faimoase traversade transatlantice, mi-a devenit unul dintre cei mai buni prieteni.

Și-acum îmi amintesc cu emoţie conferinţa ţinută la Academia Militară din West Point, când doi cădeţi s-au apropiat de mine și mi-au spus că intenţionează să părăsească cariera militară pentru a străbate lumea, în doi, pe o ambarcaţiune!

Încă din a doua zi a sosirii mele, ziarele din New York au pus stăpânire pe aventura lui *Firecrest.* Mi-era jenă să revăd toate întâmplările călătoriei mele deformate de către reporteri. Fiecare ziar voia să aibă întâietatea unui eveniment senzaţional.

Am fost teribil de surprins să citesc că am zăcut, leșinat, timp de trei zile.

Deveneam celebru pe zi ce trecea, și am început să primesc scrisori și telegrame din toate colţurile lumii; erau într-un număr atât de mare, încât mi-ar fi fost necesari mai mulţi secretari pentru a răspunde la toate.

Am primit multe scrisori de la prieteni, prieteni sinceri, care se bucurau cu adevărat de reușita mea, și prieteni invidioși care ar fi făcut mai bine dacă nu mi-ar

fi scris. Numeroase scrisori sosiră de la necunoscuţi care, cunoscând intenţiile mele de a pleca într-o nouă călătorie, îşi ofereau compania; alte scrisori erau excentrice și căutau publicitatea, iar altele erau trimise de tineri și maturi atrași de mirajul aventurii.

Scrisoarea unei californiene de 22 de ani:

«Sunt capabilă să fac tot ceea ce este ieșit din comun. Când am citit despre traversarea dumneavoastră, am simţit că trebuie să fac și eu ceva. Știţi, se presupune că un bărbat are mai mult curaj decât o femeie. Eu sunt, din păcate, femeie, nu am decât 20 de ani și tocmai am sosit aici, *per pedes,* de la Los Angeles, străbătând singură distanţa de 3 — 600 de kilometri și traversând un deșert. Cu cât era noaptea mai întunecată, cu atât îmi plăcea mai mult singurătatea. Îmi place să aud coioţii urlând noaptea, când sunt singură… nu știu ce înseamnă frica. Sper că, într-o zi, să plec în Africa. Nu știu încă ce voi face; dar voi face tot ce este omenește posibil».

Ea termină scrisoarea spunându-mi că simpla muncă de cabin-boy i-ar îndeplini cele mai scumpe visuri.

O altă tânără americană având o concepţie destul de fantezistă în legătură cu existenţa mea la bord, după ce-mi demonstrează că nu pot să mă mai îmbarc singur, îmi spune că este singura persoană calificată care să mă însoţească și că orice muncă, de la cea de mus până la cea de secretară, i-ar conveni.

Foarte sinceră mi s-a părut tânăra care mi-a scris că și-a irosit primii 25 de ani de viaţă regretând că este fată și nu băiat. De asemenea, mi-a spus că, de acum înainte, se va comporta ca și cum ar fi băiat.

«A fi marinar și a naviga către insulele Pacificului a fost, dintotdeauna, idealul meu. Evident, realizez că a pleca singură cu dumneavoastră nu pare ceva firesc; dar de ce să dăm atenţie convenienţelor dacă facem ceea ce noi considerăm că este bine?

Dacă nu aveţi simţul umorului, mă veţi considera, probabil, nebună: dacă, însă, îl aveţi, veţi gândi, poate, la fel ca mine».

Încântătoare scrisoarea unei tinere franţuzoaice care îmi scria dintr-un restaurant și se oferea să mă însoţească, să-mi gătească și să-mi recoasă velele, în final, îmi trimitea o fotografie și un post-scriptum de o naivitate înduioșătoare.

Din Australia am primit o scrisoare de la un francez, căpitan de cursă lungă. Aceasta conţinea o singur frază de 5.000 de cuvinte, pe șaisprezece pagini, cu o scriere foarte îndesată și cu numeroase adăugiri printre linii. Un medic psihiatru ar fi putut descoperi aici toate semnele alienării mentale. Niciodată n-am putut să citesc această scrisoare până la capăt. Acest nefericit dement îmi scria că este persecutat de către consulul Franţei și, după ce mi-a povestit numeroase episoade din viaţa lui pe mare, mi-a spus că este inadmisibil ca insulele Mânecii, situate atât de aproape de coasta franceză, să nu ne aparţină. Mi-a sugerat, apoi, să-i scriu regelui Angliei și să-l rog să ne restituie insulele și m-a aşigurat că, datorită faptei

mele de vitejie, George V nu va putea să-mi refuze cererea. Mi-a propus, de asemenea, una dintre invenţiile lui care ar fi crescut viteza de deplasare a navelor, invenţie ce îi fusese furată de consulul Franţei.

Am primit și numeroase poeme dedicate traversadei mele, a căror intenţie era, în general, mult superioară realizării artistice.

Incredibilă a fost scrisoarea pe care am primit-o de la Genova și din care va trebui să citez câteva fragmente:

«Sunt un bărbat matur, dar foarte robust. Am 48 de ani, sunt foarte instruit. Sunt specializat în mine ralogie, cunosc toate legile naturii, și mi-ar plăcea să explorez regiuni necunoscute. Așa că, deoarece am citit în ziare că vă gândiţi să vizitaţi Insulele Virgine, voi fi omul dumneavoastră».

Scrisoarea era semnată: «Un bun elveţian!»

Dar nu toate scrisorile erau de la voluntari.

Mulţi copii mi-au trimis felicitări, și acestea erau cele mai emoţionante, cele pe care le păstrăm cu sfinţe ale și care îmi dădeau sentimentul că am făcut un lucru util, că am atins un ideal al tinereţii.

Un copil de opt ani mă sfătuia să nu navig în Pacific, pentru că era foarte periculos, existând râs curile unui naufragiu.

Cea mai nostimă a fost scrisoarea unui școlar american care îmi scria că s-a gândit la mine când a văzut un aeroplan trecând prin dreptul ferestrei. Voi munci, mi se confesa, pentru a câştiga mulţi bani ca să cumpăr un vapor și, ca și dumneavoastră, voi străbate lumea; dar trebuie să închei scrisoarea, pentru a-mi face temele.

Un profesor de ştiinţe transcendentale mi-a propus să-mi prezică tot ce mi se va întâmpla în viitoarele călătorii, ofertă pe care nu am putut s-o accept deoarece, dacă înlături imprevizibilul dintr-o aventură, îi răpești principalul farmec.

Un descoperitor de comori se lăuda, invocând primirea marelui premiu al Academiei de Sport, că mă va iniţia în secretele ştiinţei sale care îmi vor permite, în următoarea croazieră, să descopăr comorile îngropate de mult de piraţi în insulele îndepărtate.

Un inventator îmi descria un mijloc de propulsie reprezentat de o elice în locul unei vele, și spera că îl voi folosi.

Toate aceste scrisori deosebite nu sunt, totuși, decât niște excepţii. Majoritatea însă sunt scrisori serioase, trimise de oameni atrași de aventură, tentaţi să lase totul și să înfrunte riscurile — scrisori de la oameni care aparţin tuturor mediilor sociale: mari nari, meșteșugari, elevi, studenţi, muncitori în industrie și șomeri. Toţi ar fi dorit să abandoneze totul și nu îmi cereau nimic. Cel mai greu îmi era să refuz aceste oferte.

Un francez, locotenent de marină, comandantul unui *cwizo,* voia să demisioneze și să se îmbarce să servească sub ordinele mele; această ofertă m-a

umplut de mândrie, dar nu am putut s-o accept.

Un vechi comandant din marina imperială rusă m-a rugat să-l îmbarc pe vasul meu, ca simplu matelot.

Scrisoarea acestui voluntar a fost de o mare conciziune emoţională:

«Sunt un bătrân lup de mare, născut în Norvegia, am 50 de ani și sunt activ ca un tânăr. Pot să fac bine două lucruri: să conduc un vas cu pânze și să gătesc. Aţi putea să mă angajaţi?»

Un voluntar pe care nu l-aș fi acceptat nicio dată era bătrânul marinar care se credea calificat să mi se asocieze deoarece el era un mare nefericit, disperat de viaţă, și aceasta din vina lui. El dorea să mă însoţească într-o călătorie periculoasă, sperând că, astfel, îşi va găsi sfârșitul.

Cu siguranţă că mecanicul de douăzeci de ani care mi-a scris era conștient de valoarea sa:

«Nu mi-e frică de nimic și posed un rar sânge re ce. Puteţi dispune de viaţa mea cum doriţi. Exa minaţi bine propunerea mea, pentru că merită osteneala».

Mai era, de asemenea, «liceanul retras —, în vârstă de 17 ani, care îşi făcea o descriere completă:

«Încă de mult timp, am simţit gustul aventurii. De mic, pe când visam la călătorii și la naufragii. Am părăsit studiile, pentru că nu simt nicio atracţie pentru o meserie sedentară. Studiez doar engleza și matematica, așteptând ocazia să-mi satisfac gusturile pentru viaţa în sălbăticie. Ador marea, pam pasul, aventurile, cu tot imprevizibilul și pitorescul lor. Aveţi nevoie de mine? Din păcate, nu vă pot dărui o avere pentru ceea ce vreţi să întreprindeţi;

dar vă voi aduce cunoștinţele mele, bunăvoinţa și prietenia mea».

Alt bătrân marinar — un poliglot remarcabil, acum un simplu ospătar ignorat într-un restaurant Duval — care cunoștea navigaţia, știa să repare velele și afirma că vorbește curent franceza, engleza, germana, italiana, spaniola, norvegiana, suedeza, daneza și americană!

Poate că siderurgistul care recunoștea că nu deţine nici măcar un secret într-ale navigaţiei, era o bună companie, cu toate că practica atletismul și ciclismul. El mi-a pus la dispoziţie 2000 de franci și sănătatea sa de fier.

Un alt voluntar mi-a mărturisit că are, atunci când vrea, talent de scriitor, și m-ar putea ajuta să-mi redactez cartea.

Și, deși luasem decizia de a nu accepta voluntari, mă gândeam ce lucruri extraordinare aș fi putut realiza alături de acest marinar, care navigă de la 15 ani pe vase cu pânze, nu mă întreabă nimic despre câştig și vrea să mă urmeze până la moarte.

Încă un experimentat marinar de 30 de ani, care mi-a descris foarte plastic și impresionant pericolele din Pacific, un ciclon la Tonga și canibalii mâncători de oameni, din Salomon, mi-a spus că vrea să-mi fie alături și că nu m-ar face responsabil de orice i s-ar întâmpla.

M-a cucerit mult scrisoarea tipic americană trimisă de un băiat de 17 ani:

«Mi-ar plăcea să plec cu dumneavoastră. Am fost pe mare cu vaporul și am lucrat pe o goeletă, timp de două luni. Sigur, am documente cu care pot demonstra. Am 18 ani, măsor 5 picioare și 10 degete și cântăresc 150 de livre. Sunt puternic, tânăr, plin de bunăvoinţă și nu mi-e frică de muncă. Dacă aveţi nevoie de bani, cred că aș putea să vă dau, dar, firește, la vârsta mea, nu pot fi foarte bogat».

Ce valori inestimabile se află în lumea nouă!

Un caporal de marină — care naviga cu pânze de la 17 ani, a depășit de patru ori capul Horn, a făcut traversări de 123 de zile și știe să determine pe hartă poziţia unui vas, îmi scrie:

«Luaţi-mă cu dumneavoastră! Nu mă tem de nimic; vă voi asculta întotdeauna. Când ne vom întoarce, mai târziu, în Franţa, îi vom învăţa pe francezi să iubească marea. Dacă doriţi, voi fi trupul și sufletul dumneavoastră pentru realizarea unei fapte măreţe».

Un englez de 25 de ani, vânzător la o mare firmă de automobile, dorea să-și abandoneze situaţia pentru a mă însoţi. Ar fi fost, sunt sigur, un însoţitor de nădejde:

«Cu toate că am o situaţie frumoasă, îmi irosesc viaţa când, de fapt, marea și aventura mă cheamă la ele din ce în ce mai puternic, în fiecare zi. În timpul războiului, am făcut serviciul la marină, navigând pe vase mult mai mari decât cel al dumneavoastră, de-a lungul coastei de nord a Scoţiei. Am o sete nepotolită de aventură și mi-aș dori, din tot sufletul, să ajung chiar în insulele în care dumneavoastră aţi fost. Puteţi să mă angajaţi în orice condiţii. Sunt pregătit să îndur orice, de dragul împlinirii visului meu. Dacă aș avea bani, vi i-aș dărui pe toţi».

Mi-a fost foarte greu să-l dezamăgesc pe musul irlandez, de 13 ani, care mă implora să-l iau cu mine:

«Mă veţi considera foarte util atunci când lucrurile trebuie făcute foarte repede. Nu am nevoie de câştig».

Scrisoarea era semnată: «Respectiv al dumneavoastră!»

Recitind aceste scrisori, pe care le voi păstra mereu, mă gândesc că gestul meu nu a fost în zadar, de vreme ce atâţia oameni puternici și plini de energie nu așteaptă decât un gest de la mine pentru a mă urma și a mi se supune. Poate că dacă i-aș fi luat cu mine, aș fi făcut mai mult pentru ţara mea; dar atunci călătoria nu mi-ar mai fi aparţinut și n-aș mai fi avut satisfacţia de a fi singurul stăpân al navei mele.

După ce am citit atâtea scrisori, am rămas trist și visător, pentru că am înţeles că autorii lor iubesc cu adevărat marea.

Îi înţelegeam și îi iubeam ca pe niște fraţi. Așa că, atunci când am refuzat rugămintea acestui bătrân matelot, am resimţit o tristeţe profundă:

«Mi-e dor de mare, aș vrea să înfrunt din nou valurile ei uriașe. Mi-aș dori să trăiesc iar viaţa de marinar, cu spaimele și cu durerile ei; de aceea vă implor să mă luaţi cu dumneavoastră. Voi suporta, alături de dumneavoastră, teama de furtuni, îmi doresc să vă fiu alături toată viaţa. Nu vă cer nimic, nu vreau să câştig nimic. Vă implor, luaţi-mă cu dumneavoastră!»

Această scrisoare, din care am exclus câteva pasaje prea elogioase la adresa mea, este o scrisoare încântătoare. Nu pot s-o recitesc fără a fi emoţionat până la lacrimi. În biblioteca mea de bord, ea se află alături de poeţii mei preferaţi, alături de bala dele lui John Masefield și de povestirile lui Bill

Adams. Este o scrisoare concepută de un adevărat marinar care știe să descrie simplu nemăsurata lui dragoste pentru mare.

Spiritul de aventură marină care i-a împins pe normanzi, strămoșii noștri, să cucerească lumea, va exista mereu. Aș fi fericit dacă viitoarele mele călătorii îi vor putea face pe toţi francezii tineri și cura joși să cunoască frumoasele noastre colonii; ei ar putea, astfel, mult mai bine ca în Franţa, să se bucure de libertate și aventură.

CAPITOLUL XV

Chemarea mării

În curând se va împlini un an de la sosirea mea la New York. Într-un orășel de pe malul mării, toc mai închei această carte. Mă plimb de-a lungul ţărmului, ochii scrutează largul și sunt fericit știind că voi pleca din nou pe mare.

Mă gândesc la toate întâmplările prin care am trecut, de-a lungul Atlanticului, la viaţa aspră, la confortul meu actual și mă întreb: oare ce mă în pinge să-mi doresc din nou să mă întorc?

În timpul traversadei am trăit clipe cumplit de grele. Am suportat, încă de la început, chinurile de nedescris ale setei, apoi ploile torenţiale și uraganele. Permanent expus intemperiilor, pielea și întregul corp deveniseră atât de fragile, încât aveam dureri îngrozitoare de-a lungul voiajului. Cu mare greutate reparam pânzele deteriorate, pe care furtuna le rupea mereu. Când zilele cu vânt puternic se însoţeau una după alta, îmi era imposibil să mă odihnesc și să-mi repar velele și parâmele în ritmul în care îmi erau distruse.

Lupta neîntreruptă cu furtuna constituie viaţa unui adevărat marinar.

Pentru că am avut norocul să-mi încep viaţa sub auspiciile favorabile ale zeiţei Fortuna, iubesc din suflet această viaţă simplă de marinar, cu toate suferinţele și cu toate grijile sale.

Toţi cei care cred că încercarea mea a fost un simplu pariu sportiv, menit să-mi aducă celebritatea, se înșală:

Ei nu-nţeleg visul dorit.
Pe care marea-l dăruiește
Și-atunci, trăiesc la nesfârșit.
Visând mereu la o poveste.

Alături de prietenii mei, fericiţi să mă revadă, am putut să mă bucur, într-adevăr, de un succes pe care nu l-am căutat niciodată; dar nu eram complet fericit pe uscat, pentru că visam fără încetare la mirosul tare de gudron, la briza aspră a mării, la dragul meu *Firecrest* care mă aștepta acolo, jos, gata să înfrunte oceanul.

Acum trei ani m-am îmbarcat, pentru prima dată, la bordul corăbioarei mele; astăzi știu că marea m-a cucerit pentru totdeauna. Orice s-ar întâmpla, mă voi întoarce mereu la ea și mă gândesc la zilele fericite, acum atât de apropiate, în care *Firecrest* și cu mine ne vom îndrepta spre Pacific și spre insu lele Frumuseţii, în vreme ce versurile poetului englez nu-mi dau pace:

Trebuie să mă întorc, în larg.
Chemarea fluxului
E o chemare pe cât de limpede,
pe atât de sălbatică
căreia nu te poţi opune.
Și tot ce îmi doresc
este o zi cu vânt,
cu nori albi ce plutesc, cu valuri ce se sparg,
cu spumă ce învăluie
zborul alb al pescărușilor.

LEXIC

destinat celor care nu cunosc marea

APROPIERE DE MAL *(ATERIZARE)*

Luarea contactului vizual cu uscatul, venind din larg.

BABORD, baborduri, *(s.f.)*

Partea stângă a unei nave, după un observator care privește de la pupa la prova. Din fr. *Babord.*

BALANSINA, balansine ($/.)

Manevră curentă care susţine ghiul. O vergă sau un pic. Din fr. *Balancine.*

BOMPRES, bomprese (S. /z.)

Catargul puţin înclinat orizontal al unui vas cu pânze, care se află instalat pe punte la estrada prova. Din it. *bompresso.*

BORD, borduri (s.w.)

Fiecare dintre cele două jumătăţi ale navei, separate prin planul longitudinal. Din fr. *Bord.*

BORDURĂ, borduri (s/.)

Marginea unei vele. Din fr. *Bordure.*

CAP

Unghiul format între direcţia Nord și axul longitudinal al navei. Drumul de urmat de o navă. Din fr. *Cap.*

CAPĂ (a fi la)

Poziţia cea mai favorabilă a unei nave cu velatura redusă pe mare foarte rea și vânt puternic. Din fr. *cape;* sp. *Cafa;* it. *Cappa.*

ETRAVĂ, etrave ($/.).

Piesă din osatura navei, care prelungește în sus extremitatea prova a chilei. Din fr. *Etrave.*

FOC, focuri *(s.n.)*

Velă triunghiulară susţinută de straiurile prova unei nave. Din franc, *foc.*

FUNGĂ, fungi *(sf.)*

Manevră curentă care se folosește la ridicarea velelor. Din it. *Finco.*

GHIU, ghiuri (s.n.)

Bară de lemn sau de metal, fixată cu un capăt de partea inferioară a unui arbore pe care se înveghează marginea de jos a velei mari. Din fr. *Qui.*

LOCH, lochuri (s.w.)

Instrument cu care se măsoară distanţa parcursă de o navă și viteza de deplasare a acesteia. Din fr. *Loch.*

MANEVRĂ, manevre (s/.)

Totalitatea parâmelor din echipamentul unui vas.

Există manevre mobile care orientează velele și manevre fixe care susţin catargele. Din fr. *manoeuvrer.*

MATISIRE, matisiri (s/.).

Împreunare a doua capete de parâmă prin împletirea șuviţelor din care sunt alcătuite. Din fr. *Matir.*

MURĂ, mure, (5/.)

Parâmă folosită pentru a trage colţul de mură al unei vele. Din it. *Mura.*

PIC

Piesă de lemn lungă și rotundă pe care se întinde partea superioară a velei mari pătrate (vezi planul velaturii). Din fr. *Pic;* it. *Picco.*

SART, SARTURI (s.n.)

Manevră fixă pentru susţinerea catargelor în borduri. Din it. *Sarta.*

ȘCONDRU, școndri *(s.n.)*

Piesă din lemn sau din metal folosită pe vas în diverse scopuri (catarg, vergă, pic etc.).

SCOTĂ, scote (s/.)

Parâmă folosită pentru tragerea colţului de velă. Din it. *Scotta.*

SPIRAI, spiraiuri *(s. N)*

Capac cu geamuri înălţate/montate în puntea unei nave, care servește la luminat și la aerisit interiorul. Din it. *Spiraglio.*

STRAI, straiuri (s.n.)

Manevră fixă de oţel sau de cânepă cu care se susţine catargul în sens longitudinal. Din it. *Straglio.*

SUBARBĂ, subarbe (s/)

Manevră fixă care susţine, fixează bompresul. Din fr. *sous-harhe.*

TRIBORD, triborduri (s.w.)

Bordul din dreapta al unei nave, partea din dreapta a axei ei de simetrie, privind de la pupa la prova. Din fr. *Tribord.*

VELĂ DE FURTUNĂ

Velă de suprafaţă redusă, confecţionată din pânză groasă.

VELĂ PĂTRATĂ

Velă de formă trapezoidală, pătrată sau dreptunghiulară care are margine de învergare, margine de întinsură și 2 margini de cădere.

VELA PICULUI

Velă triunghiulară aflată între pic și partea superioară a catargului (Vezi planul velaturii). Bara săgeţii servește ia distanţarea pataraţinelor sau a șarturilor care pornesc din vârful catargului.

APENDICE

destinat celor care cunosc marea

Acest capitol mai tehnic care se adresează îndeosebi membrilor yacht-cluburilor cuprinde învăţămintele pe care le-am tras în urma traversadei și modificările pe care consider că trebuie să i le fac lui *Firecrest,* înainte de viitoarea călătorie.

Deoarece împreună cu el am înfruntat numeroase furtuni și am realizat această traversadă, am, firește, pentru curajosul meu vas, cea mai mare admiraţie.

Cu toate acestea, nu sunt dogmatic și nu pretind că *Firecrest* ar fi perfect.

— De altfel nici nu există un yacht perfect.

— Fiecare tip, fiecare formă de cocă, fiecare echipament prezintă avantaje și dezavantaje. Un bun marinar este acela care cunoaşte calităţile și defectele navei sale, comportamentul pe timp de furtună, și știe ce efort-limită trebuie să-i pretindă. Există, deseori, nave bune, dar nu întotdeauna buni marinari, și s-ar putea cita aici versurile lui Kipling:

Jocul e mai tare decât jucătorul.
Și nava decât navigatorul.

Cum se poate observa, după schiţă, *Firecrest* este un vas destul de strâmt pentru lungimea sa, cu un pescaj relativ considerabil și având în plus o chilă puternică din plumb; el este practic indestruc tibil, dar efortul suportat de catarg este, cu siguranţă, mult mai mare decât pentru o navă largă și mai puţin adâncă.

El ţine foarte bine la capă și înaintează cât mai strâns, chiar și pe o mare foarte agitată. Principalele neplăceri, din timpul traversadei, au fost următoarele:

Velele erau prea vechi, armătura din bronz a ghiului prea slabă, bompresul prea lung. Subarba se rupea mereu. Apa nu s-a păstrat bine în butoaiele de stejar. Vela mare era foarte dificil de coborât și de înălţat pe timp de furtună.

După ce am cercetat îndelung aceste inconveniente, voi face câteva modificări.

Pentru început, îmi voi procura vele noi. Voi avea grijă ca armătura pentru ghiu să nu mai fie din bronz, ci din fier galvanizat, după modelul vaselor de pilotaj de pe canalul Bristol. *Firecrest* nu va mai fi great ca un cuter veritabil ci ca unul bermudian, ceea ce îmi va permite să măresc lungi mea bompresului cu 90 de centimetri. Bompresul va fi întărit, pentru ca subarba să nu mai transmită, astfel, eforturi de flexiune părţii superioare a ca târgului.

Ghiul va fi scobit, cu un diametru de 15 centimetri, construit de MacGruer și format din cinci straturi de lemn bine consolidate.

Una dintre dificultăţile traversadei mele a fost ridicarea velei mari pe vreme rea,

pentru că mi-era foarte greu să trec picul între balansine. Greutatea picului făcea adesea dificilă manevra de coborâre a velei mari.

Dacă doream să folosesc vela de furtună, trebuia să cobor ghiul pe punte — operaţiune grea și periculoasă, chiar pentru un echipaj numeros.

Greutatea redusă a unui pic scobit îmi va ușura mult manevra de coborâre a velei și-mi va permite să nu mai folosesc vela de furtună. Greementul bermudian înlătură, de altfel, toate inconvenientele picului. Un drug de fier de-a lungul ghiului îmi va permite să cobor complet și rapid vela mare și să am, de asemenea, două vele, una pentru timp frumos și una pentru furtună.

Catargul săgeţii va fi scobit — și voi folosi inele de catarg până la bază. Marea simplitate a greementului bermudian m-a sedus cu totul. Ideal era să ai două vele, velă mare și foc, și să nu ai bompres.

Așa că am păstrat un foc, o trincă și două straiuri.

Apa nu va mai fi ţinută în butoaie de stejar ci în rezervoare de fier galvanizat. În următoarea mea mare traversare, nu voi mai lua carne ci doar slănină afumată sau bacon. Fără cutii de conserve, doar lapte, orez, cartofi, unt sărat, dulceaţă și biscuiţi.

Noul reșou cu petrol sub presiune pe care îl voi folosi este complet demontabil și astfel voi evita necazurile de la prima traversare.

Voi lua de data asta, în plus, o arbaletă pentru pești, arme de foc, un mic aparat de filmat și doi kilometri de peliculă, în role de 25 de metri puse în 80 de cutii de zinc, un aparat de proiecţie în întregime metalic.

O altă problemă mai tehnică, pe care n-am putut-o trata în cursul povestirii mele, este aceea a navigaţiei. Mă voi folosi, în continuare, de un sextant cu micrometru, fără vernier, de tipul celor utilizate de Amiralitatea britanică la bordul torpiloarelor. Acest sextant permite măsurarea la jumătate de minut, ceea ce este o aproximare inferioară erorii de observare făcută prin înălţarea privirii deasupra orizontului. Folosesc tabelele locotenentului Johnson, R.N., care permit, cu o aproximaţie suficientă, calcule foarte rapide. Folosesc, de asemenea, noile metode de navigare de la Summers Line.

Nu am cronometre propriu-zise ci două ceasornice de torpilor, de tipul acelora folosite în marină.

Un alt inconvenient al lui *Firecrest* este talia.

Eu îl iubesc mult și îl voi păstra mereu, dar, dacă ar trebui să-mi construiesc un vas pentru traversadei asemănătoare, l-aș face mult mai mic. Bine construit, el ar putea naviga foarte bine și l-ar scuti pe navigatorul solitar de o mare oboseală fizică.

În cele din urmă, am schiţat profilul general al acelui yacht care corespunde cel mai mult idealului meu, în ceea ce privește o ambarcaţiune de cinci tone care poate fi manevrată cu ușurinţă de unul sau doi oameni.

Cu o lungime de opt metri și cincizeci de centimetri și cu o lăţime de doi metri și optzeci de centimetri, el are — ca vechile corăbii vickinge și cele mai recente, ale lui Colin Archer — chila dreaptă pe o porţiune considerabilă, ceea ce îi dă o mare stabilitate pe apă. Prevăzut cu punte în întregime și doar cu un cockpit etanșat și

un ruf solid fără spiraiuri, el poate sta la capă fără să-i fie teamă de valurile mari. Un constructor francez, căruia i-am ară tat proiectul meu, a fost atât de entuziasmat de idee, încât a decis să o realizeze și să construiască acest tip de yacht, în serie mare. Acest vas răspunde unei nevoi în Franţa, deoarece permite navigarea fără echipaj profesionist. El posedă un spaţiu mare de locuit, pentru talia sa (1, 80 m pentru ruf). Trei amatori ar putea locui confortabil aici, scăpând de grija întoarcerii, seara, pentru a găsi un hotel.

Îmi place să-mi imaginez că, dacă i s-ar întâmpla vreo nenorocire lui *Firecrest,* aș putea avea, într-un termen scurt, un nou vas pentru a-mi continua călătoria și, în același timp, aș fi foarte fericit dacă producătorul acestui monotip ar putea dezvolta în Franţa gustul pentru călătorii și aventuri marine.

CUPRINS

CAPITOLUL I
În loc de prefaţă 6
CAPITOLUL II
«Firecrest» 9
CAPITOLUL III
Plecarea; traversarea Mediteranei 34
CAPITOLUL IV
Atlanticul 19
CAPITOLUL V
Descoperiri alarmante 24
CAPITOLUL VI
În vânturile alizee 27
CAPITOLUL VII
Setea.— Doradele 29
CAPITOLUL VIII
Zile de furtună 34
CAPITOLUL IX
O noapte la timonă 36
CAPITOLUL X
Primele furtuni în zona uraganelor 40
CAPITOLUL XI
Marea încercare 44
CAPITOLUL XII
Traversarea Gulf-Stream-ului. O întâlnire pe mare 42
CAPITOLUL XIII
Ceaţa. Sosirea la New York 51
CAPITOLUL XIV
Primele zile pe uscat. Spiritul de aventură 55
CAPITOLUL XV
Chemarea mării 60
LEXIC destinat celor care nu cunosc marca 62
APENDICE destinat celor care cunosc marea 67